



## Ежедневный мониторинг СМИ

8 ДЕКАБРЯ 2020

### СОДЕРЖАНИЕ

КОММЕРСАНТЬ; ИВАН ТЯЖЛОВ; 2020.12.8; ШТРАФЫ С ПЛАТНЫХ ДОРОГ ПОЙДУТ В ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ДОРОЖНЫЙ ФОНД .....	3
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.12.8; ОАО РЖД ПРИКАЗНИЛОСЬ К ИНВЕСТИЦИЯМ; МОНОПОЛИЯ РАССЧИТЫВАЕТ НА 500 МЛРД РУБ. БЮДЖЕТНЫХ ВЛИВАНИЙ .....	3
ВЕДОМОСТИ; ИВАН ЧЕБЕРКО, АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2020.12.8; В РОССИИ УТВЕРДИЛИ СТАНДАРТ ПО СБОРУ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДАННЫХ «АВТОДАТА»; С ЕГО ПОМОЩЬЮ СФОРМИРУЮТ КРУПНЕЙШУЮ БАЗУ ДАННЫХ, ПОЛУЧАЕМЫХ С АВТОТРАНСПОРТА .....	5
ВЕДОМОСТИ; ПАВЕЛ КЛЕВОШИН; 2020.12.8; РОССИЙСКИЕ СУДА ПЕРЕЙДУТ В АВТОНОМНЫЙ РЕЖИМ; КОНТРОЛИРУЕМЫЙ АФК «СИСТЕМА» РАЗРАБОТЧИК БЕСПИЛОТНЫХ СИСТЕМ ПОДПИСАЛ ПЕРВЫЕ СОГЛАШЕНИЯ НА УСТАНОВКУ СИСТЕМ АВТОНОМНОГО СУДОВОЖДЕНИЯ.....	6
ВЕДОМОСТИ; МАРИЯ РАЗУМОВА; 2020.12.8; ЗАЧЕМ АВИАКОМПАНИИ ПРЕДЛАГАЮТ ПОЛЕТЫ В НИКУДА; И ПОЧЕМУ НА НИХ ЕСТЬ СПРОС .....	7
ИЗВЕСТИЯ; ЕКАТЕРИНА ВИНОГРАДОВА; 2020.12.8; АДРЕСНАЯ ЛИГА: ПОМОЩЬ СИСТЕМООБРАЗУЮЩИМ КОМПАНИЯМ ПРОДЛЯТ НА 2021 ГОД; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПЛАНИРУЕТ РАСШИРИТЬ И СПИСОК ОТРАСЛЕЙ, ПРИЗНАННЫХ СИСТЕМНО ЗНАЧИМЫМИ .....	9
РБК; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ, НАТАЛИЯ АНИСИМОВА; 2020.12.7; «РОСТЕХ» НАЗВАЛ ОШИБКУ ПИЛОТИРОВАНИЯ ПРИЧИНОЙ КРУШЕНИЯ SSJ В ШЕРЕМЕТЬЕВО .....	11
ГТРК МОРДОВИЯ, 07.12.2020 16:45; ЕРЕМКИНА МАРИНА; СТАЛО ИЗВЕСТНО, КУДА МОЖНО УЛЕТЕТЬ ИЗ САРАНСКА В СЛЕДУЮЩЕМ ГОДУ .....	12
НТВ # СЕГОДНЯ, 07.12.2020 19:17; «НАВЕЧНО В СТРОЮ» .....	12
РОССИЯ 24, 07.12.2020 09:22; ГЛАВА ГК «РОСТЕХ» СЕРГЕЙ ЧЕМЕЗОВ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ РЯД ВОПРОСОВ .....	13
ОБЩЕСТВЕННОЕ ТЕЛЕВИДЕНИЕ РОССИИ, 07.12.2020 13:39; АНИСИМОВ СЕРГЕЙ; МОСТ НА ОСТРОВ РУССКИЙ. КТО ОТВЕТИТ ЗА ПРОСЧЕТЫ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ .....	13
ПРАЙМ; 2020.12.7; МИНТРАНС РФ ХОЧЕТ ПЕРЕНЕСТИ ОТМЕНУ НОРМ ОБОРУДОВАНИЯ ТРАНСПОРТА ДЛЯ ИНВАЛИДОВ НА 2022 Г.....	14
ПРАЙМ; 2020.12.7; КАБМИН РФ УТВЕРДИЛ ПРАВИЛА ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ЕЖЕМЕСЯЧНЫХ СУБСИДИЙ ГТЛК НА ЗАКУПКУ ТРАМВАЕВ .....	15
РОСБАЛТ; ЛЕОНИД СМИРНОВ; 2020.12.7; КАТАСТРОФА С ПДД: В РОССИИ ВНОВЬ ХОТЯТ РЕФОРМИРОВАТЬ ВОДИТЕЛЕЙ .....	15
КОММЕРСАНТЬ С-ПЕТЕРБУРГ; «ИННОВАЦИОННАЯ ЭКОНОМИКА». ПРИЛОЖЕНИЕ №225; 2020.12.8; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; ЭЛЕКТРИЧКИ МАСШТАБНОГО ДЕЙСТВИЯ .....	18
КОММЕРСАНТЬ С-ПЕТЕРБУРГ; «ИННОВАЦИОННАЯ ЭКОНОМИКА». ПРИЛОЖЕНИЕ №225; 2020.12.8; «ГОРОД РАЗРАСТАЕТСЯ, И ЭТОМУ СПОСОБСТВУЕТ РАЗВИТАЯ ПРИГОРОДНАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ СЕТЬ»; ЭКСПЕРТНОЕ МНЕНИЕ .....	20

---

ПРАЙМ; 2020.12.7; ПРАВИТЕЛЬСТВО РАСПОРЯДИЛОСЬ УВЕЛИЧИТЬ УСТАВНОЙ КАПИТАЛ РЖД .....	23
ПРАЙМ; 2020.12.7; ХОЛДИНГ РЖД ЗАПУСТИЛ НА ОНЛАЙН-ПЛОЩАДКЕ ОФОРМЛЕНИЕ ИМПОРТНЫХ ОТПРАВОК .....	23
ПРАЙМ; 2020.12.7; ЧИСЛО ПОЕЗДОВ В КРЫМ ЧЕРЕЗ МОСТ И ИХ СКОРОСТЬ В 2021 Г УВЕЛИЧАТСЯ – РОСЖЕЛДОР .....	24
ПРАЙМ; 2020.12.7; РЖД ЗА 11 МЕСЯЦЕВ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ КОНТЕЙНЕРОВ НА 16,5%, В ТОМ ЧИСЛЕ ТРАНЗИТ – НА 37,5% .....	24
РИА НОВОСТИ; 2020.12.7; РЖД ЗАВЕРШИЛИ КАПРЕМОНТ БОЛЬШОГО ПЕТЛЕВОГО ТОННЕЛЯ НА ЮГЕ РОССИИ .....	25
ТАСС; 2020.12.7; МЕЖДУ РОСТОВОМ И СОЧИ В ДЕКАБРЕ БУДУТ КУРСИРОВАТЬ ПОЕЗДА С ДВОЙНЫМИ СОСТАВАМИ .....	25
ТАСС; 2020.12.7; СП СБЕРА И COGNITIVE TECHNOLOGIES НАЧНЕТ ПРОИЗВОДСТВО АВТОПИЛОТОВ ДЛЯ ПОЕЗДОВ В 2021 ГОДУ .....	26
ТАСС; 2020.12.7; КАБМИН ПРЕДЛОЖИЛ ЗАКРЕПИТЬ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ИНВЕСТОРОВ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ В ПОРТАХ .....	27
ПРАЙМ; 2020.12.7; УКРУПНЕННЫЙ ЦЕНТР УПРАВЛЕНИЯ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ ОТКРЫЛИ В ЯКУТСКЕ .....	28
ПРАЙМ; 2020.12.7; ЯКУТИЯ МОЖЕТ УВЕЛИЧИТЬ РАЗМЕР СОФИНАНСИРОВАНИЯ АВИАПЕРЕВОЗОК ДО 1 МЛРД РУБЛЕЙ .....	28
ПРАЙМ; 2020.12.7; СНИЖЕНИЕ ГРУЗОВЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК В МИРЕ В ОКТАБРЕ ЗАМЕДЛИЛОСЬ ДО 6% – IATA .....	29
ТАСС; 2020.12.7; ПАССАЖИРОПОТОК КРУПНЕЙШИХ АЭРОПОРТОВ РФ В НОЯБРЕ СОКРАТИЛСЯ НА 45% .....	29
ТАСС; 2020.12.7; ЧЕМЕЗОВ СЧИТАЕТ, ЧТО РОСТЕХУ ПОКА РАНО ПРОДАВАТЬ ДОЛЮ В «АЭРОФЛОТЕ» .....	29
РИА НОВОСТИ; 2020.12.7; «РОСТЕХ» ПЛАНИРУЕТ НАЧАТЬ ПРОИЗВОДСТВО САМОЛЕТА SSJ NEW В 2024 ГОДУ .....	30

## ПУБЛИКАЦИИ

### **КОММЕРСАНТЪ; ИВАН ТЯЖЛОВ; 2020.12.8; ШТРАФЫ С ПЛАТНЫХ ДОРОГ ПОЙДУТ В ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ДОРОЖНЫЙ ФОНД**

Комитет Госдумы по бюджету и налогам вчера рекомендовал нижней палате парламента принять в первом чтении поправки к Бюджетному кодексу о зачислении в Федеральный дорожный фонд штрафов за нарушение «законодательства о внесении платы за проезд по платной автодороге федерального значения и платным участкам такой автодороги». Сегодня фонд наполняется из разных источников, в том числе за счет штрафов за неоплату проезда по системы «Платон», штрафов за нарушение правил перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов, платы за присоединение к федеральным дорогам объектов дорожного сервиса.

Еще одним источником наполнения станут штрафы, предусмотренные поправками к КоАП, принятыми в первом чтении 22 октября 2020 года, сейчас документ дорабатывается ко второму. Для автомобилистов, проезжающих бесплатно по платному участку, санкция составит 2,5 тыс. руб., для водителей грузовиков и автобусов – 5,5 тыс. руб.

Новые штрафы нужны для применения на дорогах системы freeflow, позволяющей проезжать платные участки без остановки перед шлагбаумами. Первой трассой с данной системой станет Центральная кольцевая автодорога (ЦКАД), северо-восточный участок которой протяженностью 105 км уже запущен в ноябре. Пока необходимых законов не принято, госкомпания «Автодор» (курирует дорогу) применяет временную схему, о чем рассказывал “Ъ”: номера всех проезжающих по ЦКАД автомобилей записываются, затем автовладельцам приходят уведомления с требованием оплатить проезд в течение пяти дней, если этого не было сделано сразу.

<https://www.kommersant.ru/doc/4604058>

### **КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.12.8; ОАО РЖД ПРИКАЗНИЛОСЬ К ИНВЕСТИЦИЯМ; МОНОПОЛИЯ РАССЧИТЫВАЕТ НА 500 МЛРД РУБ. БЮДЖЕТНЫХ ВЛИВАНИЙ**

Как выяснил “Ъ”, ОАО РЖД в 2021–2025 годах не хватает 1,19 трлн руб. на финансирование инвестпрограммы – это около трети ее объема. Монополия рассчитывает на господдержку в виде взносов в уставный капитал почти на 500 млрд руб., из них 289 млрд руб. уже в 2022 году, если государство потребует исполнения всех мероприятий комплексного плана модернизации инфраструктуры (КПМИ). Также в ОАО РЖД планируют продать зарубежные активы на 90 млрд руб. и не платить 150 млрд руб. дивидендов в 2022–2023 годах. По мнению аналитиков, вклад в капитал – логичная мера с учетом того, что инвестиции растут в первую очередь за счет масштабных пассажирских проектов, от которых ОАО РЖД не получит сопоставимых с затратами доходов.

ОАО РЖД рассчитывает на господдержку в виде взноса в уставный капитал в объеме 289 млрд руб. в 2022 году, если будет принято решение о необходимости реализации комплексного плана модернизации инфраструктуры (КПМИ) в полном объеме. Это следует из проекта финплана ОАО РЖД до 2025 года, с которым ознакомился “Ъ”.

Также, уже без отдельных оговорок, в 2024 и 2025 годах ожидается такая же господдержка в 127 млрд и 72 млрд руб. соответственно. В ОАО РЖД от комментариев отказались. В Минфине “Ъ” сообщили, что параметры финансового плана монополии еще прорабатываются.

Господдержка нужна, чтобы хотя бы частично закрыть нехватку средств на инвестпрограмму. Согласно финплану, в 2021–2025 годах при инвестпрограмме размером в 4,04 трлн руб. дефицит средств составит 1,19 трлн руб.

ОАО РЖД уже предупреждало о росте инвестпрограммы в связи с появлением в ней новых мероприятий в рамках июльского указа президента и расширения КППИ (см. “Ъ” от 18 сентября) и о дефиците источников финансирования. При этом заметно увеличились инвестиции в пассажирский комплекс, доля которого в инвестпрограмме возросла до 27% (см. “Ъ” от 16 ноября).

Часть дефицита предлагается погасить за счет роста долговой нагрузки: если базовый сценарий финплана предполагает удержание отношения долга к EBITDA на уровне 3,7, то за счет предлагаемых решений это соотношение с 2022 года должно вырасти до 3,9. Также предлагается отказаться от выплаты дивидендов. Финплан сверстан с допущением, что ОАО РЖД выплатит дивиденды по обыкновенным акциям в 2022 и 2023 годах в объеме 74 млрд и 80,3 млрд руб. соответственно, а в 2021, 2024 и 2025 годах платить дивиденды не будет.

Если отказаться от дивидендов и в 2022–2023 годах, образуются дополнительные 154 млрд руб. ОАО РЖД много лет просило разрешить ему платить дивиденды только по привилегированным акциям, с этим расчетом сверстана и утвержденная правительством долгосрочная программа развития (ДПР) монополии до 2025 года. Но в 2019 году компании пришлось выплатить государству 37,8% прибыли по МСФО (см. “Ъ” от 8 июля 2019 года). В этом году правительство разрешило ОАО РЖД не платить дивиденды по обыкновенным акциям. В дальнейшем профильные ведомства должны были подготовить предложения, по которым, с одной стороны, дивиденды должны быть поэтапно доведены до 50% от прибыли по МСФО, а с другой – инвестпрограмма профинансирована в полном объеме (см. “Ъ” от 1 октября). Это позволяло предполагать, что с учетом роста инвестпрограммы компания не будет платить дивиденды и в будущем.

Также, по проекту финплана, в 2021 году ОАО РЖД намерено продать зарубежные активы на 93,2 млрд руб.

В ОАО РЖД не пояснили, о чем идет речь. В 2018–2019 годах монополия планировала продать часть своей доли во французской GEFSCO (сейчас принадлежит 75%). Государство дало разрешение на продажу ограниченного пакета в определенном диапазоне: от 25% плюс одна акция до 35% минус одна акция (см. “Ъ” от 5 марта 2019 года). Однако потом из-за неблагоприятной конъюнктуры от продажи отказались. В любом случае, продажа такой доли в GEFSCO не дает искомой суммы: если ориентироваться на оценку, которую делала PSA для своего пакета в 25% (\$250 млн), или же на цену покупки 75% компании ОАО РЖД в 2012 году (€800 млн), в случае сделки можно получить примерно 30 млрд руб.

Такой формат господдержки, как взнос в уставный капитал, выглядит очень логичным, говорит глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. Он указывает, что было принято решение о значительном увеличении инвестпрограммы ОАО РЖД, причем за счет проектов, скорее значимых с государственной точки зрения, но не имеющих осязаемого экономического эффекта для грузовладельцев и ОАО РЖД. Взнос в уставный капитал не ухудшает соотношение долга к EBITDA, отмечает он. При бюджетных вливаниях можно соизмерить величину взносов с расходами на конкретные блоки инвестпрограммы, которые слабо соотносятся с доходной базой ОАО РЖД, говорит эксперт. При этом он полагает, что дивиденды, намеченные к выплате на 2022–2023 годы, вряд ли будут в действительности такого размера – и не только потому, что ОАО РЖД могут разрешить их не платить, но и поскольку вряд ли компания покажет соответствующую прибыль.

<https://www.kommersant.ru/doc/4604033>

### **ВЕДОМОСТИ; ИВАН ЧЕБЕРКО, АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2020.12.8; В РОССИИ УТВЕРДИЛИ СТАНДАРТ ПО СБОРУ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДАННЫХ «АВТОДАТА»; С ЕГО ПОМОЩЬЮ СФОРМИРУЮТ КРУПНЕЙШУЮ БАЗУ ДАННЫХ, ПОЛУЧАЕМЫХ С АВТОТРАНСПОРТА**

Национальный стандарт «Платформа «Автодата» (ГОСТ Р 59237-2020) утвержден приказом замруководителя Росстандарта от 3 декабря. В предисловии к документу указано, что текст подготовлен Ассоциацией разработчиков, производителей и потребителей оборудования и приложений на основе глобальных навигационных спутниковых систем «Глонасс/ГНСС-Форум». При этом сама платформа «Автодата» – проект межотраслевого консорциума «Автодата.Рус», среди соучредителей которого НП «Глонасс», Росавтодор, Минпромторг, «Роскосмос», «Яндекс», группа ГАЗ, фонд «Сколково», ФГУП «НАМИ» и др.

Современный подключенный к интернету автомобиль генерирует около 4 ТБ данных в сутки. Это информация о работе его систем, расходе топлива, режиме движения и т. д. Сейчас собственник этой информации в РФ законодательно не определен, поэтому фактически ею владеет автопроизводитель.

Полная ясность в вопросе принадлежности автоданных наступит с принятием закона «О платформе «Автодата», который планируется внести в Госдуму в следующем году. В то же время принятый ГОСТ описывает принцип разделения категорий информации на основную и дополнительную. Основная информация – это та, которая «в соответствии с законодательством подлежит обязательному размещению в платформе «Автодата». Что может быть законодательно отнесено к такой информации, ГОСТ описывает обобщенно: «данные о ТС, эксплуатируемых в РФ», «данные об эксплуатации ТС в РФ», «данные об автодорогах», «сведения об информационных системах, функционирующих с использованием информации из «Автодаты». Дополнительная информация, размещаемая в платформе «Автодата» на добровольной основе, будет включать в себя сведения о поставщике данных и «различного рода специализированные данные об эксплуатации колесных транспортных средств», говорится в документе.

Основные, т. е. обязательные к передаче, данные – это информация для решения государственных задач и исполнения государственных функций, пояснили «Ведомостям» в НП «Глонасс», принимавшем участие в разработке «Автодаты». Куда более впечатляющий потенциал имеет добровольно размещаемая подробная информация об эксплуатации машин, которую ее собственники смогут продавать либо обменивать на те же скидки, отметили в НП.

Ранее консорциум «Автонет» проводил опрос в российских городах-миллионниках и выяснил, что 73% автовладельцев готовы предоставить цифровые данные своего автомобиля при условии, что они не будут содержать информацию об их именах. «И подавляющее большинство готово обменять данные на полис ОСАГО или скидку на топливо», – заявлял ранее «Ведомостям» Александр Гурко, соруководитель «Автонета».

Как рассказали в НП «Глонасс», принятию стандарта предшествовали общественные обсуждения, которые завершились в ноябре.

Они проводились техническим комитетом «Искусственный интеллект» при Росстандарте и не были пустой формальностью: автопроизводители и IT-компании выдвигали множество предложений.

Технические комментарии «Яндекса» в части стандартов были учтены, подтвердили в **пресс-службе** компании: «Однако они не касаются основного текста законопроекта, в котором все еще есть противоречия. Поэтому мы считаем важным продолжить доработку документа с участниками рынка и органами власти, а выработать стандарты пока преждевременно».

Работа с большими данными имеет важный стратегический потенциал для автомобильного рынка, говорит Яна Аржанова, директор по взаимодействию с органами

государственной власти «Вольво восток»: «При этом сбор, обработка и использование данных должны осуществляться на принципах добровольности и с соблюдением требований к защите персональных данных, причем как российских, так и международных». Аржанова подчеркнула, что в Volvo приветствуют намерение правительства РФ создать благоприятные условия для вывода на рынок новых продуктов и применения новых бизнес-моделей, функционирующих с использованием big data: «В то же время компания выступает за дальнейшее всестороннее открытое обсуждение концепции «Автодата», снятие всех разногласий заинтересованных участников как в рамках рабочей группы «Автонет», так и на других компетентных площадках».

Группа ГАЗ голосовала против создания платформы «Автодата» и компания по-прежнему видит в ней серьезные риски для автопроизводителей и потребителей, говорит вице-президент группы ГАЗ Елена Матвеева: «Фактически создается неконкурентная и не отвечающая задачам системообразующих отраслей коллизия, когда через госресурс формируется коммерческий монополист всей информации в транспортной системе и всех участников рынка обязывают принудительно присоединиться». Матвеева отметила, что в итоге доступной может стать не только информация об эксплуатации автомобилей, включая стиль вождения, участие в ДТП, но и информация о коммерческой логистике.

«Автонете» подчеркнули, что вся информация, в том числе коммерческая, в «Автодате» будет защищаться на порядок лучше, чем сегодня, когда ее передача, сбор и обработка вообще никем и никак не регулируются.

<https://www.vedomosti.ru/technology/articles/2020/12/07/849971-goste-avtodate>

### **ВЕДОМОСТИ; ПАВЕЛ КЛЕВОШИН; 2020.12.8; РОССИЙСКИЕ СУДА ПЕРЕЙДУТ В АВТОНОМНЫЙ РЕЖИМ; КОНТРОЛИРУЕМЫЙ АФК «СИСТЕМА» РАЗРАБОТЧИК БЕСПИЛОТНЫХ СИСТЕМ ПОДПИСАЛ ПЕРВЫЕ СОГЛАШЕНИЯ НА УСТАНОВКУ СИСТЕМ АВТОНОМНОГО СУДОВОЖДЕНИЯ**

Судоходная компания «Морспецсервис» 7 декабря подписала соглашение с «Кронштадт технологиями» об оснащении 10 грузопассажирских судов системами автономного судовождения. Еще одно соглашение – между «Кронштадт технологиями» и SeaEnergy (входит в ГК «МТ-групп») об оснащении автономными системами 10 сухогрузов – планируется подписать 8 декабря. Об этом «Ведомостям» рассказал генеральный директор отраслевого центра «Маринет» Национальной технологической инициативы (НТИ) Александр Пинский и подтвердили представители компаний.

На данный момент компании заключают соглашения о намерениях, отмечает Пинский, эти соглашения могут приобрести формат контрактов после вступления в силу постановления правительства, легализующего автономное судовождение в РФ. Проект этого документа сейчас рассматривается кабмином.

Соглашения определяют проекты и наименования судов, график их оснащения, расположение береговых центров мониторинга и управление автономными судами. Таким образом, «Морспецсервис» и SeaEnergy стали первыми в России компаниями, заявившими о создании коммерческого флота автономных судов.

Автономными станут специализированные стальные суда-катамараны проекта «Сахалин» – они предназначены для грузопассажирских перевозок в условиях Дальнего Востока, в частности Сахалина и Курильских островов, рассказал «Ведомостям» учредитель компании «Морспецсервис» Андрей Пангин. По его словам, головное судно данного проекта, «МСС Пионер», – это самая современная разработка в области многокорпусного пассажирского судостроения. Судно может перевозить до 34 пассажиров в комфортабельных двух- и четырехместных каютах, а также до 30 т грузов и офшорных контейнеров на внешней палубе.

В соответствии с подписанным соглашением (с копией документа ознакомились «Ведомости») головные суда серии – «МСС Пионер» и «МСС Авангард» – должны быть

оснащены в срок до 30 августа 2021 г. «Морспецсервис» и «Кронштадт технологии» также должны будут согласовать оснащение судов системами автономного управления в классификационном обществе RINA (уполномочено правительством РФ на классификацию и конвенционное освидетельствование судов, плавающих под флагом РФ и подлежащих государственной регистрации в Российском международном реестре судов).

Генеральный директор «Кронштадт технологий» Андрей Родионов сообщил «Ведомостям», что ориентировочная стоимость установки системы и годового сопровождения достигает отметки в 40 млн руб. для одного судна. Однако от судна к судну стоимость будет варьироваться, подчеркивает Родионов. По его словам, для существующего флота основной момент по экономии – это сокращение количества членов экипажа и снижение их квалификации: «Мы позволяем на судах с большой численностью экипажа сокращать вахтенные смены, количество человек и количество самих смен. Например, для крупных судовладельцев это существенные затраты: помимо средств на заработную плату деньги идут на обеспечение жизнедеятельности (каюта, питание, вода, страхование). Экономический эффект рассчитывается из этих цифр».

Учредитель и гендиректор «МТ-групп» Абдул Мехтиев рассказал «Ведомостям», что из участвующих в проекте судов первое судно уже построено, второе будет готово весной, остальные находятся в стадии начала работ – их постройку планируется закончить в ближайшие несколько лет. Головное судно среди них – «Камилла».

Ожидается, что постановление правительства и связанные с ним нормативные документы будут утверждены и вступят в силу не позднее февраля 2021 г., отметили в **пресс-службе** НТИ. Тогда же должна завершиться отработка технических средств в условиях реальной эксплуатации на борту нескольких судов «Совкомфлота», «Росморпорта» и «Пола групп» в рамках проекта БЭС-КФ (безэкипажное управление судами коммерческого флота).

В **пресс-службе** НТИ добавили, что в соответствии с положениями постановления суда, оснащенные системами автономного управления, должны будут пройти освидетельствование Российским морским регистром судоходства или иным признанным классификационным обществом. Российский морской регистр судоходства в августе уже опубликовал положения по классификации морских автономных судов, напомнили в НТИ.

<https://www.vedomosti.ru/technology/articles/2020/12/07/849972-rossiiskie-suda-pereidut-v-avtonomnii-rezhim>

### **ВЕДОМОСТИ; МАРИЯ РАЗУМОВА; 2020.12.8; ЗАЧЕМ АВИАКОМПАНИИ ПРЕДЛАГАЮТ ПОЛЕТЫ В НИКУДА; И ПОЧЕМУ НА НИХ ЕСТЬ СПРОС**

Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA) уже назвала 2020 г. худшим в истории авиации. В среднем из-за ограничений на перелеты ежедневно отрасль терпит убытки в размере \$230 млн, а в общей сложности за 12 месяцев потери авиаперевозчиков составят \$84,3 млрд. Ради того, чтобы удержаться на плаву, участники рынка соревнуются в изобретательности, предлагая пассажирам новые оригинальные услуги.

British Airways в декабре начала распродажу бокалов для шампанского, сервизов и другой утвари, которую раньше использовали во время авиаперелетов. Покупатели смогут «воссоздать магию полета с British Airways у себя дома», говорят в компании. Ранее Singapore Airlines предлагала обед на борту авиалайнера Airbus A380, экскурсию по учебным объектам авиакомпании и доставку на дом бортового питания из меню первого и бизнес-классов. А тайваньский аэропорт Суншань предоставлял возможность вспомнить, как путешествовали до пандемии: пассажиры могли приехать в аэропорт, пройти паспортный контроль – и просто посидеть в салоне самолета, стоящего на земле. После чего участникам акции нужно было покинуть борт и снова пройти паспортный контроль.

Один из главных трендов последних нескольких месяцев – полеты в никуда. В ходе такого рейса самолет движется по кольцевому маршруту с посадкой в аэропорту вылета. При этом сервис на борту оказывается такой же, как и во время обычного перелета. Одной из первых эту концепцию представила тайваньская компания EVA Air. Самолет с ливреей в стиле Hello Kitty облетал живописное побережье Тайваня и японские острова Рюкю.

Инаугурационный полет состоялся во время празднования Дня отца 8 августа 2020 г. Рейсу был присвоен номер 5288 – в переводе на китайский комбинация этих цифр звучит как «я люблю тебя, папа». Трехчасовой полет стоимостью \$180 оказался настолько востребованным, что компания предложила аналогичные полеты на Новый год и Рождество под лозунгом «Летите! Любовь витает в воздухе». Проект рассчитан на путешественников-одиночек – 40 мужчин и женщин в возрасте от 24 до 38 лет. Известно, что заявки на участие подало 400 человек, а все 40 мест по \$295 каждое на первый рейс уже распроданы.

China Airlines, главный конкурент EVA Air, запустила детские рейсы, во время которых маленькие гости могут попробовать себя в роли членов экипажа. Двухчасовой полет предваряет краткий курс обучения бортпроводников. А в Royal Brunei Airlines предложили программу «обедай и летай»: за 85 минут полета пассажиры смогли рассмотреть остров Борнео и насладиться поздним завтраком на борту.

Полеты в никуда не ограничиваются исключительно ближне- и среднемагистральными маршрутами. Компания Qantas в октябре организовала перелет, охватывающий весь австралийский континент. Семичасовой полет пролегал над Большим Барьерным рифом, красной горой Улуру, портом Сиднея и другими знаковыми местами региона. Билеты стоимостью от \$700 в эконом-классе были распроданы за 10 минут, что сделало рейс без пункта назначения самым быстро продаваемым в истории авиакомпании.

А прямо сейчас чартерное подразделение Qantas Antarctica Flights предлагает беспосадочный новогодний полет в Антарктику. 13-часовой рейс на самолете Boeing 787 Dreamliner начнется в Мельбурне 31 декабря в 17.30 по местному времени и закончится в том же аэропорту в 6.30 утра на следующий день. На сайте авиаперевозчика объясняется, что самолет полетит на высоте 10 000 футов, чтобы не потревожить дикую природу, а у пилотов есть несколько планов полета, чтобы искать лучшие зоны обзора даже в случае плохой видимости. Во время полета над самым южным континентом Земли гостей будут угощать шампанским и праздничным меню под выступление джазового оркестра. Стоимость новогоднего перелета варьируется от \$1199 до \$7999. На момент публикации данного материала в наличии оставалось только одно место за \$3199.

Обзорные полеты также есть в Японии, Гонконге и других странах. О своей заинтересованности начать полеты в никуда заявил и национальный авиаперевозчик Индии Air India.

Европейские компании полеты в никуда пока не предлагают. Тем не менее в прошлом году на выставке BA 2119: Flight of the Future British Airways, приуроченной к 100-летию British Airways, компания представила концепцию «воздушных круизов». В частности, в лондонский Saatchi Gallery рассказывалось, что «в воздушных круизах путешественники будут медленно летать над самыми необычными местами планеты, такими как пирамиды, а раздаваемые на борту VR-гиды будут предлагать бегущую строку с комментариями. Другие варианты, доступные в будущем пассажирам, путешествующим в воздушных круизах British Airways, могут включать занятия йогой, медитацией или искусством на борту.

Эксперты говорят, что новые поездки удовлетворяют стремление часто летающих пассажиров к атрибутам нормальной, в их понимании, жизни и хотя бы на время позволяют им отключиться от тревожной действительности. Впрочем, это интересно и для всех остальных. «Путешествия отвечают врожденному желанию человека убежать от реальности и испытать нечто новое.



Пандемия обостряет эти потребности», – объясняет Себастьян Филеп, профессор Гонконгского политехнического университета. Он также напоминает, что для многих путешественников пункт назначения не всегда является самым важным: «С кем ты идешь – имеет большее значение, чем куда ты идешь». «Полеты сами по себе не доставляют какого-то невероятного удовольствия. Они, скорее, являются символом того, что это удовольствие в себе и включает, – приключения, отдыха, смены обстановки, новых впечатлений и знакомств. Всего этого люди в последнее время лишены – и ко всему этому они и пытаются прикоснуться хотя бы и таким, весьма косвенным, образом», – соглашается психолог, сооснователь сервиса «Ясно» Данила Антоновский.

<https://www.vedomosti.ru/lifestyle/articles/2020/12/07/849964-zachem-aviakompanii>

### **ИЗВЕСТИЯ; ЕКАТЕРИНА ВИНОГРАДОВА; 2020.12.8; АДРЕСНАЯ ЛИГА: ПОМОЩЬ СИСТЕМООБРАЗУЮЩИМ КОМПАНИЯМ ПРОДЛЯТ НА 2021 ГОД; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПЛАНИРУЕТ РАСШИРИТЬ И СПИСОК ОТРАСЛЕЙ, ПРИЗНАННЫХ СИСТЕМО ЗНАЧИМЫМИ**

Программу адресной поддержки системообразующих компаний продлят на 2021 год. Такое решение было принято на совещании у первого **вице-премьера Андрея Белоусова**, рассказали «Известиям» два источника, близкие к кабмину. Это означает, что компании, которые окажутся в сложной ситуации из-за пандемии, смогут и дальше получать антикризисные субсидии, отсрочки по уплате налогов и госгарантии. Кроме того, список отраслей, признанных системо значимыми, будет расширен: в него войдут организация мероприятий и выставок, а также деятельность в сфере научных исследований. Лишь единицы из системообразующих компаний решились обратиться за целевой поддержкой, поэтому правительственный перечень во многом формальность, категоричны эксперты.

Льгота на льготу

О том, что в России появится список системообразующих предприятий, для которых государство разработает отдельные меры поддержки на время пандемии, впервые заявил **Андрей Белоусов** в марте 2020 года. Изначально предполагалось, что в перечень войдут только 600 компаний, однако впоследствии он был расширен до 1392 фирм. Сегодня системообразующие предприятия могут рассчитывать на следующие адресные льготы:

- субсидии для возмещения затрат на производство (реализацию) товаров, выполнение работ, оказание услуг;
- отсрочку по уплате налогов и авансовых платежей;
- государственные гарантии по кредитам или облигационным займам.

Чтобы воспользоваться такими льготами, системообразующим фирмам нужно пройти стресс-тестирование от Минэкономразвития. Если оно подтвердит, что компания находится в зоне риска, то предприятиям окажут помощь. При этом ведомство постоянно отслеживает финансовое состояние главных фирм страны, и как минимум сотня из них сегодня борется с серьезными проблемами, заявлял на прошлой неделе глава МЭР Максим Решетников.

– У нас более 1 тыс. системообразующих предприятий находится на мониторинге, сейчас последние три-четыре месяца где-то 250 компаний потенциально в зоне какого-то риска, из них 100 в зоне действительно серьезного риска, – сообщал министр на встрече с представителями Ассоциации европейского бизнеса.

На этом фоне правительство приняло решение продлить программу мер поддержки для системообразующих компаний, сообщили «Известиям» два источника, близкие к кабмину. По их словам, это обсуждалось на совещании у **Андрея Белоусова**. Предполагается, что адресными льготами фирмы смогут воспользоваться в течение всего 2021 года. Кроме того, первый **вице-премьер** поручил дополнить перечень системообразующих предприятий отраслью организации мероприятий и выставок, а также деятельностью в сфере научных исследований.

«Известия» направили запросы в 20 системообразующих компаний из разных отраслей с просьбой оценить нововведения. Оперативно ответили только в ИКЕА. Там заявили, что приветствуют новые меры господдержки, а также отметили, что для них крайне важно быть надежной составляющей экономики России в сложный период. Впрочем, за помощью к правительству ИКЕА еще не обращалась, добавили там.

Ситуация в системообразующих компаниях РФ в целом нормальная, заявили «Известиям» в Минэкономразвития. Некоторые ограничения, конечно, существуют, но не наблюдается ни кризиса платежей, ни кризиса сбыта, заявили в ведомстве.

В Минфине и кабмине по просьбе «Известий» не сообщили, какой объем бюджетных средств необходимо будет зарезервировать на продление льгот, а также какие меры поддержки стали самыми популярными в 2020 году.

Системообразующие предприятия – это компании которые оказывают существенное влияние на развитие экономики страны, обеспечивают наибольшую занятость в своих отраслях и выступают крупнейшими налогоплательщиками.

**Формальность и бюрократизм**

Хотя доля системообразующих компаний среди всех действующих юридических лиц мала (менее 0,1%), их значимость для страны крайне велика, отметил управляющий директор рейтингового агентства НКР Дмитрий Орехов. Но помочь всем компаниям из списка государство едва ли способно в силу ограниченности финансовых ресурсов.

– Крупный бизнес в России исторически чувствует себя гораздо более финансово устойчиво, чем малый и средний. Поэтому продлевать льготы целесообразно лишь для тех системообразующих предприятий, которые сохраняют занятость, обеспечивают обороноспособность страны, выступают градообразующими или внедряют критически важные для государства технологии и могут стать в будущем локомотивом для восстановления всей экономики страны, – уверен эксперт.

При этом при худшем сценарии развития эпидемиологической ситуации с риском банкротства могут столкнуться 5–10% системообразующих предприятий, добавил Дмитрий Орехов. А объем государственной поддержки на предотвращение дефолта этих компаний может составить более 200 млрд рублей, оценил эксперт.

Впрочем, пока компании, признанные системно значимыми, не спешат пользоваться предложенными льготами, заявила партнер КПМГ в России и СНГ Алиса Мелконян.

– Исходя из среза по нашим клиентам, лишь единицы из попавших в списки системообразующих решились обратиться за целевой поддержкой. Таким образом, крупный бизнес, который не относится к перечню «пострадавших» отраслей, фактически не получил никакой государственной помощи, – отметила эксперт.

Она добавила, что правительственные критерии отнесения предприятий к системообразующим обладают как минимум одним существенным недостатком: таковыми не признаются компании с зарубежным участием (если доля иностранцев в уставном капитале больше 50%, но окончательное решение принимает правительственная комиссия). При этом функционирование российского предприятия иностранного концерна может быть критически важным именно для России, а его отрасль может относиться к пострадавшим по всему миру, поэтому ждать поддержки от головной компании таким фирмам также не приходится, посетовала Алиса Мелконян.

Опыт предыдущих месяцев показал, что ведение перечня системообразующих фирм выступает по большей части формальностью, констатировал аналитик «Фридом Финанс» Валерий Емельянов. Компании из списка сталкиваются с тем, что они вынуждены чаще отчитываться перед властями, даже если они никакой помощи не запрашивали. Зато те компании, которые хотели воспользоваться субсидиями, зачастую потом отказывались от них, поскольку выделение денег было сопряжено с большой бюрократией. Из всех компаний, которые правительство отнесло к системообразующим, адресную помощь получило менее 15%, резюмировал эксперт.

<https://iz.ru/1096826/ekaterina-vinogradova/adresnaia-liga-pomoshch-sistemoobrazuiushchim-kompaniiam-prodliat-na-2021-god>

### **РБК; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ, НАТАЛИЯ АНИСИМОВА; 2020.12.7; «РОСТЕХ» НАЗВАЛ ОШИБКУ ПИЛОТИРОВАНИЯ ПРИЧИНОЙ КРУШЕНИЯ SSJ В ШЕРЕМЕТЬЕВО**

В холдинге заявили, что даже надежный лайнер не выдержит, «если на нем совершать многократные кульбиты по взлетной полосе с запредельными перегрузками». Так «Ростех» прокомментировал иск к производителям комплектующих для самолета. Крушение самолета Sukhoi Superjet 100 (SSJ100) в московском аэропорту Шереметьево в 2019 году произошло из-за ошибки пилотирования. Об этом РБК заявил представитель «Ростеха».

«Из предварительного отчета МАК понятно, что к реализации катастрофического варианта посадки привели существенные проблемы с техникой пилотирования», – сказал он.

Представитель компании отметил, что самолет SSJ100 сертифицирован по всем правилам, в том числе международным, и авиакомпании используют его более десяти лет. «За время активной эксплуатации самолет неоднократно подвергался воздействию различных климатических и атмосферных явлений, включая разряды молний и многочисленные посадки в сложных условиях. Ничего подобного аварии в Шереметьево с самолетом не случилось», – подчеркнул он.

В «Ростехе» добавили также, что вне зависимости от надежности лайнера, «если на нем совершать многократные кульбиты по взлетной полосе с запредельными перегрузками, никакие шасси, никакая начинка не выдержат».

Накануне «Коммерсантъ» написал, что родственники жертв катастрофы потребовали в суде Парижа компенсации морального вреда и материального ущерба. Иск подан против семи иностранных компаний, которые производили начинку лайнера, а также в отношении компании «Аэрофлот» как эксплуатанта воздушного судна.

По мнению истцов, причиной происшествия стало «несоответствие самолета нормам летной годности по молниезащите», что привело к отказу многих систем и катастрофе. Они также отметили, что Межгосударственный авиационный комитет в июне прошлого года представил только предварительный отчет (.pdf) о расследовании, где подтверждается факт попадания молнии и выход из строя части оборудования самолета.

Иск готовился больше года. Как отметили адвокаты, представляющие интересы родственников погибших, сумма компенсации, которую требуют от ответчиков, будет больше той, которую можно взыскать в российских судах. Точные цифры пока неизвестны.

Самолет SSJ100 «Аэрофлота» потерпел крушение в Шереметьево 5 мая. Лайнер направлялся из Москвы в Мурманск, но через 27 минут после взлета вернулся в Шереметьево из-за попадания молнии. Воздушное судно совершило жесткую посадку и загорелось. На борту были 78 человек, включая членов экипажа, 41 из них погиб.

Следственный комитет заявил, что к катастрофе привели действия командира лайнера Дениса Евдокимова, и предъявил ему обвинение по ч. 3 ст. 263 УК РФ («Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц»). Версию о том, что причиной крушения могла стать неисправность самолета, ведомство отвергло.

Евдокимов, который находится под подпиской о невыезде, не признает вину. Он считает, что к происшествию привела недоработка систем самолета со стороны авиастроителей. По словам отца пилота Александра Евдокимова, расследованием занимались люди, которые производили и сертифицировали лайнер. Он потребовал независимого разбирательства.

<https://www.rbc.ru/society/07/12/2020/5fce201e9a7947f1a7f95d10>

На ту же тему:

<https://www.vedomosti.ru/business/news/2020/12/07/849856-rosteh-prokommentiroval-isk-postradavshih-v-avarii-ssj100-k-postavschiku-shassi>

<https://tass.ru/proisshestiya/10190935>

### **ГТРК МОРДОВИЯ, 07.12.2020 16:45; ЕРЕМКИНА МАРИНА; СТАЛО ИЗВЕСТНО, КУДА МОЖНО УЛЕТЕТЬ ИЗ САРАНСКА В СЛЕДУЮЩЕМ ГОДУ**

**Росавиация** утвердила список региональных субсидируемых маршрутов на следующий год. Их 266. 5 рейсов будут выполняться из аэропорта Саранска. Жители республики в будущем году смогут полететь в Санкт-Петербург, Симферополь, Сочи, Минеральные Воды и впервые – в Краснодар. На реализацию этой программы в России выделено почти 8 миллиардов рублей. Мордовия получит 120 миллионов.

От морского побережья до заснеженной Мордовии его отделяет каких-то два часа. Преодолевая метель, самолет мягко приземляется в саранском аэропорту. Светлана Хворостянная прилетела сюда рейсом из Сочи к родным. И уже не в первый раз.

Светлана Хворостянная, пассажир: «Это очень хороший рейс, он нужен обязательно, потому что не так много аэропортов ближайших, из которых можно в Сочи улететь, из Москвы тяжело все–таки, а из Саранска очень удобно.»

Полеты в самый востребованный южный город и обратно запустили в марте 2019. В один из первых рейсов на борту авиалайнера оказалось всего два пассажира. Но перелет отменять не стали. Такого в истории рейса больше не приключалось. Круглый год, не важно, в какое время года, салон самолета почти всегда полон. Сейчас, правда, всего 40-капроцентная загрузка: пандемия как-никак. Татьяну Гадееву в это непростое время поощрили на работе бесплатной путевкой: она летит в Сочи отдохнуть в санаторий.

Татьяна Гадеева, пассажир: «Это очень хороший маршрут. На поезде шас особенно в это время, ехать в поезде трястись, а это через 2 часа мы уже будем на месте. Мы довольны, довольны.»

Уже с начала января по средам и субботам можно будет лететь оздоравливаться в Минеральные воды. Также в начале года возобновится сообщение с Санкт-Петербургом. Это, как и Сочи, одно из самых популярных направлений: летом салон авиалайнера всегда заполнен минимум на 95 процентов, бывает и полный солд-аут, и даже вне сезона рейсы в северную столицу и обратно пользуются успехом. Ну а новым и перспективным направлением в грядущем году планирует стать Краснодар.

Александр Кистайкин, генеральный директор АО «Авиалинии Мордовии»: «Производственный центр, который располагается на юге. Ну и хорошая логистика именно до курортных городов: Анапа, можно через Анапу по крымскому мосту в Феодосию доехать, Керчь, Геленджик, поэтому надеемся, что будет пользоваться успехом.»

Напомним, на региональные субсидируемые маршруты в России выделено почти 8 миллиардов рублей. Мордовия получит 120 миллионов. Программа осуществляется в софинансировании с республиканским бюджетом: регион вкладывает половину средств за каждое направление.

<https://mordoviatv.ru/iz-zasnezhennogo-saranska-k-morskomu-poberezhyu/>

### **НТВ # СЕГОДНЯ, 07.12.2020 19:17; «НАВЕЧНО В СТРОЮ»**

**В:** В Москве сегодня увековечили память работников охраны железнодорожного транспорта, которые погибли при исполнении служебных обязанностей в мирное время. Мемориальную доску «Навечно в строю» установили в Музее **федерального агентства железнодорожного транспорта**.

ИВАН ЧЕЛНОКОВ (ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ФГП «ВЕДОМСТВЕННАЯ ОХРАНА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»): Мы являемся специализированным стратегическим предприятием. У нас работают гражданские люди с правом ношения формы одежды и ношением оружия, потому что мы выполняем задачи по обеспечению инфраструктуры железнодорожного транспорта Российской Федерации, недопущение актов незаконного вмешательства, и сопровождение специальных и опасных грузов.

В: Церемонию приурочили к дню охраны железнодорожного транспорта. Это ведомство обеспечивает безопасность на железной дороге уже 99 лет.

### **РОССИЯ 24, 07.12.2020 09:22; ГЛАВА ГК «РОСТЕХ» СЕРГЕЙ ЧЕМЕЗОВ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ РЯД ВОПРОСОВ**

Александра Суворова, ведущая: Мы продолжаем эфир. Глава ГК «Ростеха» Сергей Чемезов рассчитывает, что Росавиация снизит стоимость сертификации авиатехники. По его словам, необходимо подготовить специальную методику. Пока ее нет и цены выше тех, что были у международного авиационного комитета, пока тот выдавал необходимые документы. Тему неба и самолетов продолжит Юлия Макарова. Она присоединяется ко мне в прямом эфире. Юлия, доброе утро. Обычно от «Ростеха» ждут новостей о российских самолетах. Есть ли такие?

Юлия Макарова, экономический обозреватель: Здравствуйте. Конечно, есть. Сейчас расскажу о Sukhoi Superjet 100 и о том, как его будут обновлять. Sukhoi Superjet станет российским на все сто. Глава «Ростеха» Сергей Чемезов рассказал, что иностранные детали в самолете станут российскими и таким образом получится удешевить машину. Если сейчас лишь половина деталей отечественного производства, то в ближайшие годы эту цифру увеличат до 97 процентов, а далее и до 100 процентов. Обновленный лайнер будет готов к 2024 году.

Сергей Чемезов, генеральный директор Государственной корпорации «Ростех»: Сегодня мы уже подсчитали, что около 97 процентов мы можем заместить комплектующих иностранных на наши российские. В том числе и двигатель. Понятно, что на это потребуется определенное время. Наш двигатель где-то к 2023 году мы его сертификацию завершим. я думаю. И появится новая машина.

Юлия Макарова, экономический обозреватель: До 2024 года авиакомпания получают 59 Sukhoi, в нынешней комплектации уже в следующем году пять примет «Аэрофлот», два – «Азимут» и 1 Red Wings.

Александра Суворова, ведущая: Юлия, спасибо.

### **ОБЩЕСТВЕННОЕ ТЕЛЕВИДЕНИЕ РОССИИ, 07.12.2020 13:39; АНИСИМОВ СЕРГЕЙ; МОСТ НА ОСТРОВ РУССКИЙ. КТО ОТВЕТИТ ЗА ПРОСЧЕТЫ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ**

Вечером в воскресенье возобновилось автомобильное движение по мосту, ведущему из Владивостока на остров Русский. В течение 16 дней его очищали от ледяной корки, образовавшейся после мощнейшего циклона, принесшего с собой ледяной дождь со снегом.

Губернатор Приморья Олег Кожемяко, открывая автомобильное движение, не устал подчеркивать героизм промышленных альпинистов. Особенно он напирал на то, что им пришлось очистить больше 50 километров вант на большой высоте, на ветру.

Хуже всех пришлось жителям поселков, расположенных на острове. Единственным средством сообщения Русского с Владивостоком, где работает большинство жителей острова, в эти дни оставался паром «Босфор Восточный». Уже в последние дни ему на помощь пришли четыре десантных катера Тихоокеанского флота. Кроме этого, остров

был лишен электроэнергии и тепла. В поселковых магазинах оставались только консервы и продукты первой необходимости.

На закономерный вопрос, кто должен ответить за то, что мост и службы, отвечающие за его эксплуатацию, оказались не готовы к такому погодному сюрпризу, программа «Отражение недели» попросила ответить **члена общественного совета при Минтрансе России Кирилла Янкова**.

По мнению эксперта, причина произошедшего лежит в элементарном просчете при оценке погодных условий, при которых должен был эксплуатироваться мост. «При проектировании не учли экстремальные погодные ситуации. Или учли, но так, что это может быть один раз в 50 лет. А оказалось, что не 50 лет, а 8 лет мост простоял – и такая ситуация случилась», – отметил Янков.

Теперь краевой администрации вместе со специалистами придется искать технические решения, которые позволят в будущем оперативно справляться с такими последствиями погодной стихии.

Но самое главное по мнению эксперта, сделать так, чтобы случившееся было учтено при проектировании других объектов, которые сейчас собираются строить в схожих природных зонах. «Например, мост через Лену. Или сейчас заговорили о втором мосте на остров Русский, разговоры об этом идут. Да, следует это учесть. Может быть, надо не второй мост на остров Русский строить, а, например, туннель», – считает Янков.

<https://otr-online.ru/news/most-na-ostrov-russkiy-kto-otvetit-za-proschety-v-stroitelstve-168820.html>

### **ПРАЙМ; 2020.12.7; МИНТРАНС РФ ХОЧЕТ ПЕРЕНЕСТИ ОТМЕНУ НОРМ ОБОРУДОВАНИЯ ТРАНСПОРТА ДЛЯ ИНВАЛИДОВ НА 2022 Г**

**Минтранс РФ** хочет перенести отмену действующих норм оборудования транспорта и инфраструктуры для людей с ограниченными возможностями здоровья (ОВЗ) с 2021 года, как планировалось ранее, на начало 2022 года, следует из проекта ведомства, размещенного на портале правовых актов.

В конце октября кабмин опубликовал постановление, одним из пунктов которого предполагалось отменить с 1 января 2021 года приказ **Минтранса** «Об утверждении порядка обеспечения условий доступности для пассажиров из числа инвалидов транспортных средств автотранспорта и городского наземного электрического транспорта, автовокзалов, автостанций и предоставляемых услуг, а также оказания им при этом необходимой помощи», который регламентирует текущие обязательства для владельцев транспортных средств и инфраструктуры по адаптации их для использования людьми с ограниченными возможностями.

Тогда общероссийское объединение пассажиров оперативно отреагировало на данные изменения, попросив **премьер-министра РФ Михаила Мишустина** рассмотреть возможность учета мнения пассажирского сообщества при принятии подобного документа, который, с их точки зрения, противоречил стратегии развития транспорта и Конституции на создание равных условий для всех граждан страны.

Теперь, согласно опубликованному проекту, **Минтранс** хочет перенести отмену текущих норм на год. «Проектом постановления предлагается перенести срок вступления в силу положений, отменяющих приказ **Минтранса России №347** (текущие нормы адаптации транспорта для лиц с ОВЗ – ред.) с 1 января 2021 года на 1 января 2022 года, что обусловлено необходимостью уточнения возможного влияния отмены обязательных требований, установленных приказом **Минтранса №347** и необходимостью дополнительной проработки вопросов, связанных с реализацией указанных обязательных требований», – говорится в пояснительной записке к проекту.

Ведомство поясняет, что этот проект разработан для обеспечения сохранения обязательных требований в сфере обеспечения условий доступности для пассажиров из числа инвалидов транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, автовокзалов, автостанций и предоставляемых услуг, а также оказания им при этом необходимой помощи.

### **ПРАЙМ; 2020.12.7; КАБМИН РФ УТВЕРДИЛ ПРАВИЛА ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ЕЖЕМЕСЯЧНЫХ СУБСИДИЙ ГТЛК НА ЗАКУПКУ ТРАМВАЕВ**

Правительство РФ утвердило новые правила предоставления субсидий на закупку трамваев для **Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК)**, следует из постановления, опубликованного на портале правовой информации.

«Правительство Российской Федерации постановляет: утвердить прилагаемые изменения, которые вносятся в правила предоставления субсидии **публичному акционерному обществу «Государственная транспортная лизинговая компания»**... в целях возмещения потерь в доходах при предоставлении лизингополучателю скидки по договорам лизинга подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта», – говорится в документе.

Так, согласно постановлению, субсидии **ГТЛК** теперь будут перечисляться не ежеквартально, как было в предыдущей редакции документа, а каждый месяц. «В пункте 20 слово «ежеквартально» заменить словом «ежемесячно», – отмечается в документе.

Документом также изменены условия, касающиеся срока производства трамваев, на которые предоставляется субсидия, и срока заключения на них договора лизинга. «Субсидия предоставляется... в 2020 году – при условии передачи лизингополучателям транспортных средств по договорам лизинга, заключенным с 1 января по 30 ноября 2020 года; с 2021 года – с 1 августа года, предшествующего текущему году (то есть 2020 года – ред.), по 30 ноября текущего года (2021 года – ред.)», – говорится в постановлении.

### **РОСБАЛТ; ЛЕОНИД СМИРНОВ; 2020.12.7; КАТАСТРОФА С ПДД: В РОССИИ ВНОВЬ ХОТЯТ РЕФОРМИРОВАТЬ ВОДИТЕЛЕЙ**

Госдума уверена, что мы не проживем без ее указов и ограничений, что норовим тайком погибнуть негуманным образом, считает **автоэксперт Сергей Асланян**.

Целый ряд новостей и новшеств появился и обсуждается в эти дни в дорожно-транспортной сфере. «Росбалт» обсудил их с известным автомобильным экспертом Сергеем Асланяном.

– Сергей, одна из последних новостей способна внушить оптимизм. Оказывается, у нас в целом ряде регионов (в том числе – в Подмосковье) водители начали подавать в суды, оспаривая штрафы за превышение «средней скорости» – когда высчитывается средний показатель на основе зафиксированной скорости в начале и в конце участка трассы. Рассматривая эти иски, суды то и дело становятся на сторону водителей, отменяя штрафы. Можно ли порадоваться?

– Поведение судей в данном случае вполне логично. Наказание за среднюю скорость совершенно нелегитимно. У любого правонарушения есть две обязательных характеристики: время и место его совершения. А тут на вопрос «Где и когда это произошло?» ответ не содержит ни места, ни времени. Суды прекрасно понимают эту правовую коллизию.

– А «простые» штрафы на основании моментальной фотофиксации?

– Остальные штрафы в режиме фотовидеофиксации, к сожалению, принимаются, потому что есть конкретный ответ: на каком километре, в какую минуту совершено превышение скорости. Опыты со «средней скоростью» начались в 2013 году в Татарстане. Там создано «экспериментальное поле», где власти наблюдают, как выживают водители в постоянно ухудшающихся условиях. Отработав новшество на своих водителях, татарская власть

предлагает богатым регионам «параметры нашей вины», затем эта практика расползается по всей стране.

Но я вам скажу больше: ограничения скорости вообще не нужны. Скорость не является источником беды. Это лишь физическая величина.

– Звучит диковинно, однако...

– Давайте посмотрим. С 2014 года статистика и практика «Автодора»: чем выше скорость на автодорожках, тем меньше ДТП. На скорости 150 км в час их вообще нет.

– Но это, смотря на какой дороге.

– Да. По дороге из Селижарова в Осташков можно пытаться ехать со скоростью 150 км в час. Не получится. А от Осташкова до деревни Селигерское Заплавье, на том, что там называется дорогой, установлено ограничение скорости 90 км в час. Но в реальности ехать больше 20 км в час ни у кого не получается.

– Но это про качество дорожного покрытия.

– Естественно. Если бы люди гибли из-за скорости, то Германия должна была бы уже 60 лет как обезлюдеть. «Безлимитные автобаны» в Германии начались с 1934 года. В 1935 году появилась знаменитая модель Mercedes Benz 540 K Autobahn Kurier с максимальной скоростью 160 км/ч. Уже тогда должны были погибнуть первые миллиардеры Германии. Но вместо массовых смертей произошло массовое появление еще более быстрых автомобилей для скоростных дорог.

На сегодня в ФРГ по одной и той же дороге едут степенные немцы на скорости 120 км в час, а в левом ряду пролетает нечто на скорости 350 км. И никто почему-то не умирает.

Превышение скорости – это государственная игра с населением на деньги путем обмана и злоупотреблением доверием. Заявлено, что автомобиль – источник повышенной опасности, поэтому все обязаны согласиться, что его необходимо контролировать и ограничивать. При этом ограничения скорости, особенно у нас в стране, расставлены, исходя из государственного принципа «я так хочу».

Например, знак «40». Прежде нас штрафовали в зоне действия этого знака за превышение на 5 км в час. А сейчас мы спокойно едем мимо него с превышением в 19 км в час. И как мы не погибали тогда, так мы не погибали и сейчас. Хотя знак настаивает, что после «40» нам угрожает очевидная гибель от превышения. И было бы интересно услышать от властей обоснование знака «40»!

– Вы хотите сказать, что скорость сама регулируется качеством дороги и наличием на ней других машин?

– Во многом так и есть.

– Но вы знаете, если взять и отменить ограничения скоростей, много молодых дураков начнет вдавливать газ в пол, и сколько же трагедий будет, пока все не привыкнут?

– А дураки и сейчас так и делают. Сел и поехал – потом понял, что ремонт подвески очень дорого обходится. Я полагаю, что после отмены ограничения скорости вообще ничего не произойдет. Человечество неоднократно тему безопасности извращало до состояния абсурда. В Англии в XIX веке был «закон о красном флаге» 1865 года: перед каждым паровым экипажем шел человек с красным флагом и предупреждал о грозящей опасности. Законодатель того времени, пользуясь силой государства, в одностороннем порядке повелел всем бояться автомобилей и выучить, что скорость выше пешеходной опасна для человечества. Сейчас это выглядит абсурдно. Но в 1865 году за превышение строго карали.

Разговоры о безумии людей, о том, что их надо постоянно регулировать, ставить в строй и приказывать дышать по команде, происходят лишь в силу ментальности наших начальников. П.А. Столыпин по этому поводу дал универсальную формулу: законы надо писать для сильных и трезвых, а не для слабых и пьяных. Госдума же полагает, что все мы не проживем без их указов, ограничений, предписаний: буквально норовим тайком погибнуть негуманным образом, спешно «наматываясь» на столб.



– Хорошо, перейдем к другой теме. В наших органах власти зреет несколько новшеств, и все они – запретительного характера. Так, в Госдуме предлагают запретить мотоциклистам лавировать между автомобилями.

– Но преимущество мотоцикла как раз в том, что он способен ехать по междурядью. Здесь очевидно повседневное желание Госдумы, чтобы все ходили строем с левой ноги, а ездили только, как поезд – в затылок друг другу. Преимущество автомобиля в том, что он может повернуть, где надо, а мотоцикла – в том, что он может объехать еще и автомобиль. Оставьте мотоциклистов в покое. Тем более, что из Москвы написать один закон для модного столичного байкера и дедули в ватнике за Уралом на «Урале» – не получится.

– А **Минтранс** планирует ограничить скорость электросамокатов и гироскутеров 20 км в час.

– Встречный вопрос **Минтрансу**: кто и чем будет мерить скорость? Где на самокате спидометр? А на гироскутере? Если мне полицейский будет палкой махать, я его объеду. Но если я участник движения, то, пожалуйста, выдайте мне права, номер, ОСАГО. А если я не участник движения, тогда оставьте меня в покое, поскольку я лишь быстрый пешеход, а не водитель роликовых коньков, самоката или детской коляски.

Но если с позиции **Минтранса** и ГИБДД пешеход стал транспортной единицей и участником дорожного движения, как будут проводиться его идентификация и формироваться состав правонарушения? Каждому пешеходу, кроме QR-кода, пришьют на одежду опознавательную табличку или нашьют тематическую звезду с персональным VIN?

– Кроме того, депутаты Госдумы горячо обсуждают, стоит ли конфисковывать машины у нетрезвых водителей после серьезных ДТП. Тема, кажется, не нова...

– Все последние десятилетия у нас только и принимались постановления о борьбе с пьянством за рулем. И если, например, в Уголовном кодексе за одно преступление полагается одно наказание, то водитель в состоянии опьянения получает четыре наказания: лишение прав, штраф, переэкзаменовка и штрафстоянка. Если же он попался вторично, то получает пять наказаний – добавляется административный арест. Сейчас, между прочим, еще и обсуждается вопрос о том, чтобы по балльной системе наказывать в конце года по совокупности нарушений.

Но дело в том, что правительство в стратегии безопасности до 2035 года подвело итоги десятилетней борьбы законодателей. С 2007 по 2016 год число погибших в ДТП по вине водителей, находившихся в состоянии алкогольного опьянения, возросло на 78,8%! В результате мер запугивания, увеличения штрафов и расширения составов правонарушения, пить стали больше. Теперь планируется еще и конфискация. Это лишь означает, что водителям станет дороже откупаться.

Тем более, что водители составляют социальную группу лиц, выведенных из-под действия ряда статей Конституции, в том числе основополагающего принципа презумпции невиновности. Поэтому конфисковывать планируется любой автомобиль, за рулем которого случится нетрезвый водитель. А это означает намерение властей отбирать чужую собственность, поскольку пьют не только владельцы, но и водители служебных и арендованных автомобилей.

– В МВД рассматриваются меры по реорганизации оформления ДТП – поврежденные машины откатывать на обочину, дабы они не мешали проезду других.

– Дело в том, что у нас уже не первый год действуют противоречащие друг другу требования (полагаю, что это умышленно). Существует статья о «европротоколе», предписывающая убрать свою машину с дороги, за невыполнение предписан штраф в 500 рублей. Правда, для «европротокола» необходимо соблюсти ряд условий: машин-участников ДТП всего две, авария без пострадавших, сумма ущерба покрывается ОСАГО, оба водителя согласны в оценке ситуации.

Но при этом, за оставление места ДТП у нас издревле полагается лишение прав. И нас десятилетиями дрессировали: только посмей скрыться! Поэтому все разговоры о том, что мы должны убрать машины с места, зарисовать, зафиксировать, сфотографировать и подписями скрепить обоюдное признание вины – не работают.

ДТП всегда конфликтно, а наши люди никогда не готовы признавать свою вину. При аварии наиболее характерный сценарий поведения – поскандальить с оппонентом, а не признать себя виноватым и мирно подписать схему аварии. И даже когда оба, затаив ненависть, изображают мирное соблюдение «европротокола», наиболее вероятный вариант развития событий: пожать руку, дать уехать, тут же вызвать ГИБДД и заявить, что второй участник ДТП скрылся с места аварии, подставив его под полтора года лишения.

Поэтому не будет никакой мирной беседы на обочине. И даже на сантиметр сдвигать автомобиль нам запрещено предыдущими годами и редакциями ПДД. И если где-нибудь на светофоре в Москве две машины слегка зацепились бамперами, оба водителя позвонили в ГИБДД, но им ответили: «Я не приеду», то они будут стоять и сутки, и двое, и звонить во все телефоны, какие только есть, чтобы заставить полицию приехать и зафиксировать ДТП. Потому что на этом конфликтном поле всегда должна быть третья сила, которая непредвзято, либо, наоборот, за взятку, рассудит.

Когда в 1997 году шведы придумали программу нулевой смертности «Vision Zero», у них был главный постулат: до тех пор, пока человек ездит за рулем, аварии будут происходить. Поэтому задача не убрать человека из-за руля, а по возможности исключить максимально широкий спектр ситуаций, в которых возможно ДТП. И они стали делать разделители, чтобы заранее исключить выезд на встречную полосу, разводить транспортные потоки, чтобы не было пешеходных переходов по земле. Суть «Vision Zero» не в том, чтоб максимально покарать водителя, а в том, чтобы максимально исключить возможность ДТП, применив для этого инженерные решения, иными словами – вместо реформы водителя они выбрали реформу дороги и автомобиля.

<https://www.rosbalt.ru/moscow/2020/12/07/1876778.html>

### **КОММЕРСАНТЪ С-ПЕТЕРБУРГ; «ИННОВАЦИОННАЯ ЭКОНОМИКА». ПРИЛОЖЕНИЕ №225; 2020.12.8; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; ЭЛЕКТРИЧКИ МАСШТАБНОГО ДЕЙСТВИЯ**

За прошлый год на электричках Петербурга перевезено 55,8 млн человек. В этом году показатели могут снизиться на фоне масштабного сокращения пассажиропотока из-за режима самоизоляции. Однако железнодорожные компании отмечают интерес к внутреннему туризму в регионе, учитывая закрытые границы, что способствует улучшению показателей. В перспективе, с развитием инфраструктуры, перевозки на электричках могут увеличиться вдвое к 2025 году и почти втрое к 2030 году.

Оператором железнодорожного пригородного сообщения в Петербурге, Ленинградской, Новгородской, Псковской, Мурманской областях и Республике Карелия является АО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания» (СЗППК), в котором ОАО РЖД принадлежит 76%, правительству Петербурга – 24%. В 2019 году доходы компании от перевозки пассажиров составили более 8 млрд рублей. По итогам прошлого года прибыль компании составила 294 млн рублей.

В 2020 году количество пассажиров на всех видах транспорта существенно снизилось из-за введенных мер по противодействию коронавирусу, в некоторые месяцы снижение достигало 80%. По итогам восьми месяцев пассажиропоток в пригородном сообщении в зоне обслуживания СЗППК сократился на 31%. В сентябре с началом учебного и делового сезона показатели несколько восстановились, но снижение все еще достигало почти 20%. Это может сказаться на доходах компаний, в том числе на СЗППК, которая рискует

потерять до четверти выручки по сравнению с 2019 годом. Впрочем, компенсировать это могут регионы, где работает компания.

### Новые направления

В условиях, когда границы многих государств закрыты, популярность внутреннего туризма растет – пассажиры открывают для себя новые маршруты и направления, утверждают в СЗППК. Петербург и Ленинградская область богаты историческим наследием, а действующая сеть маршрутов пригородного сообщения охватывает практически весь регион, приводят преимущества инфраструктуры в компании.

Совместно с регионами прорабатываются расписание и удобные стыковки электричек с поездами дальнего следования, кроме этого, развивается маршрутная сеть нового подвижного состава – «Ласточек», подчеркивают в СЗППК. Сейчас они охватывают такие туристические маршруты, как Выборг, Великий Новгород, Гатчина, Зеленогорск, Ораниенбаум, Приозерск, Петергоф.

СЗППК разработала точечные предложения для отдельных маршрутов: так, для пассажиров «Ласточек» в направлении Великого Новгорода действует специальный абонементный билет – «Туристические будни». Он ориентирован на внутренний туристический пассажиропоток и позволяет пассажиру экономить до 25% по отношению к разовой поездке. Также с 2018 года в летний период СЗППК организует поездки в «Туристическом вагоне» электропоезда «Ласточка» Выборг. И хотя текущее лето внесло корректировки в график движения, в компании ожидают возобновление курсирования в следующем году.

В сентябре компания запустила специальный абонемент для однодневных туристических поездок в Царское Село и Павловск, который позволяет сэкономить до 18% на стоимости проезда по отношению к разовой поездке.

Среди нововведений для туристов в СЗППК отмечают бесплатные аудиогиды в приложении izi.Travel для самостоятельных туристов во всех пригородных поездах. «Серия аудиогидов под общим названием «Экспресс в историю» включает в себя восемь аудиогидов в направлении Павловска, Выборга, Ораниенбаума, Гатчины, Великого Новгорода, Белоострова, Луги и Невской Дубровки, все они доступны на английском языке. Это интересный и комфортный формат турпродукта. Уже сейчас контент просмотрели и прослушали более 250 тыс. пользователей», – приводят данные в компании.

### Развитие перевозок

Увеличение количества «Ласточек» относится к наиболее популярным пожеланиям пассажиров, признают в компании. Эти поезда эксплуатируются компанией с 2015 года. Всего в зоне обслуживания компании двенадцать маршрутов «Ласточек»: от Санкт-Петербурга до Великого Новгорода, Волховстроя, Выборга, Зеленогорска, Калища, Каннельярви, Кузнечного, Луги, Мельничного Ручья, Ораниенбаума, Сосново и Тосно, а их доля в общем объеме пассажиров – почти четверть. В 2020 году электропоездами «Ласточка» воспользовались более 6 млн пассажиров, а всего с начала эксплуатации – более 36 млн человек. В компании не исключают возможный запуск этого поезда до Тихвина. Возможен также запуск дизельных электричек в Сертолово и Кудрово.

Однако пока в СЗППК с осторожностью говорят о планах закупки нового подвижного состава, что связано, в том числе, с финансовыми результатами на фоне пандемии. В отношении «Ласточек» компания констатирует только возможную аренду новых составов, а дизельных поездов – потенциальную прямую закупку или лизинг.

В рамках инвестиционной программы СЗППК строит пассажирские павильоны. За время работы компании с 2006 года они появились на станциях Старый и Новый Петергоф, Вырица, Луга, Рошино, Бернгардовка, Мельничный ручей и Ораниенбаум. В 2020 году будут построены комплексы на станциях Саблино и Поповка, также включены в проект развития такие остановочные пункты, как Ленинский проспект и Пискаревка.

### Перспективные полукольца

Один из глобальных проектов в сфере городских электричек Северо-Запада – создание двух полуколец в Петербурге. Это проект правительства города и РЖД, который может быть построен по аналогии с Московским центральным кольцом, которое было запущено в 2016 году и интегрировано со столичным метрополитеном. За четыре года пассажиропоток на нем составил более 485 млн человек.

Концепция развития петербургского железнодорожного узла подготовлена АО «Институт экономики и развития транспорта» и утверждена правлением РЖД и правительством Петербурга весной 2019 года. Стоимость проекта – почти 600 млрд рублей, в эту сумму включена организация пригородного и внутригородского пассажирского движения, а также вывод транзитных грузопотоков из Петербурга со строительством двух обходов. Основной объем средств – 56% от суммы заявленных инвестиций – предполагается направить на развитие пригородного и внутригородского движения в регионе (325,3 млрд рублей), 38% – на грузовое движение (224,6 млрд рублей), а остальное – на другие мероприятия по модернизации инфраструктуры.

Концепция предполагает строительство частично подземной линии Шоссейная – аэропорт Пулково – Лигово протяженностью 11,7 км (ввод в 2024–2030 годах), входящей в маршрут Белоостров – Ораниенбаум, и создание второго диаметрального маршрута Токсово – Гатчина-Варшавская. Эти диаметральные маршруты, по сути, станут новым видом транспорта в Петербурге. Для интеграции пригородно-городских маршрутов с линиями метрополитена к 2030 году должны быть построены девять транспортно-пересадочных узлов, которые обеспечат пересадку пассажиров на пять линий подземки.

Проектно-изыскательные работы начнутся в 2020–2021 годах, говорится в материалах. Две трети инвестиций будут задействованы в 2020–2025 годах, остальные – в 2026–2030 годах. В качестве источников финансирования могут быть рассмотрены средства федерального бюджета, региональных бюджетов, а также применен механизм прямого субсидирования выпадающих доходов РЖД от регулирования тарифов на предоставление услуг инфраструктуры в части пассажирских перевозок.

Масштабные вложения в пассажирское железнодорожное сообщение в концепции обосновываются ростом численности населения (до 8,5 млн человек), что, согласно прогнозу, сгенерирует ежегодный пассажиропоток в объеме 105,5 млн человек к 2025 году (рост в 1,3 раза по сравнению с 2018 годом) и 142,4 млн человек к 2030 году (рост в 1,8 раза по сравнению с 2018 годом). Доходы от перевозки пассажиров могут составить 14,4 млрд рублей к 2025 году и 24,5 млрд рублей к 2030 году, следует из расчетов СЗППК, которая в перспективе станет управлять полукольцами. Таким образом, тариф, по предварительным подсчетам ВГ, может составить 136–172 рубля в соответствующих годах.

<https://www.kommersant.ru/doc/4602888>

### **КОММЕРСАНТЪ С-ПЕТЕРБУРГ; «ИННОВАЦИОННАЯ ЭКОНОМИКА». ПРИЛОЖЕНИЕ №225; 2020.12.8; «ГОРОД РАЗРАСТАЕТСЯ, И ЭТОМУ СПОСОБСТВУЕТ РАЗВИТАЯ ПРИГОРОДНАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ СЕТЬ»; ЭКСПЕРТНОЕ МНЕНИЕ**

Несмотря на падение пассажиропотока на всех видах общественного транспорта в начале 2020 года, АО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания» (СЗППК) ожидает завершить год с операционными показателями на уровне 72% к 2019 году, обслужив 61,4 млн человека. О перспективах развития пригородного железнодорожного движения в интервью корреспонденту ВГ Яне Войцеховской рассказал генеральный директор СЗППК Виталий Григорьев.

**BUSINESS GUIDE:** Каковы показатели пассажиропотока СЗППК по итогам десяти месяцев 2020 года? Какова динамика? С какими показателями в СЗППК ожидают закончить год?

**ВИТАЛИЙ ГРИГОРЬЕВ:** Пассажиры постепенно возвращаются в пригородные поезда – объемы перевозок растут после значительного падения в апреле и мае. Количество отправленных пассажиров за десять месяцев 2020 года составило 52,7 млн человек, это 72% к 2019 году. По итогам текущего года мы ожидаем, что процентное соотношение к показателям прошлого года сохранится на таком же уровне и составит 61,4 млн пассажиров.

**ВГ:** Какие новые сервисы введены на железной дороге в 2020 году?

**В. Г.:** Компания проводит работу по развитию безналичной оплаты проезда в пригородных поездах. Сегодня оплачивать проезд по безналичному расчету можно как в терминалах самообслуживания и в билетных кассах, так и у контролеров в поездах. 106 пинпадов для приема безналичной оплаты находятся в эксплуатации у контролеров, в основном они охватывают московское направление, до конца года запланирована поставка еще 30 устройств. В 2021 году СЗППК запланировала переоснащение контрольно-кассовой техники, используемой для продажи билетов в пути следования на новый программно-технический комплекс. Это мобильная контрольно-кассовая техника, работающая под управлением операционной системы Android, что обеспечивает возможность использования самых современных сетевых технологий и широкого спектра инструментов разработки. Стоит отметить наличие встроенного банковского пинпада, функционирующего в режиме транспортного эквайринга по технологии офлайн, возможность авторизации кассира по отпечатку пальца, а также повышенную емкость аккумуляторной батареи мобильной кассы, что позволяет ей работать на длинных маршрутах.

**ВГ:** Какие самые популярные направления путешествий у СЗППК в 2020 году?

**В. Г.:** Пригородные поезда удобны как для повседневных и деловых поездок, так и для туристических. Мы видим, что людям нравится путешествовать железнодорожным транспортом, когда они получают не только качественную перевозку, но еще и дополнительные услуги, будь то удобная стыковка с автотранспортом, поездами дальнего следования, возможность воспользоваться Wi-Fi, посмотреть фильмы в медиацентре, приобрести в пути горячий чай или кофе, прослушать экскурсию в поезде в формате аудиогuida. Компания продолжает разработку таких бесплатных аудиоэкскурсий, ориентируясь не только на внутренних туристов, но и на англоязычных и китайскоговорящих гостей, в конечном итоге ограничения по въездному туризму будут сняты и иностранный турпоток вернется. И если говорить о туристах, то в первую очередь их, конечно, привлекают «Ласточки», тем более что их развитая маршрутная сеть предлагает большое количество идей для путешествия: Выборг, Великий Новгород, Гатчина, Зеленогорск, Ораниенбаум, Приозерск и Петергоф. Самым популярным маршрутом, благодаря в том числе реализации скоростных преимуществ, является Выборг. Ни на каком другом транспорте, кроме «Ласточки», вы не доберетесь из Санкт-Петербурга до Выборга за 1 час 15 минут, при этом имея возможность получить дополнительную услугу в виде экскурсии в пути и при желании по городу – в летний период. В январе 2021 года маршрутную сеть «Ласточек» планируется пополнить еще одним туристическим маршрутом – в Тихвин. На территории района находятся уникальные памятники истории и культуры федерального и местного значения. Сам город богат достопримечательностями, связанными с православием и развитием русской культуры.

**ВГ:** Используются ли дистанционные способы оплаты?

**В. Г.:** Пассажирам сейчас доступны два мобильных приложения по оформлению электронных проездных документов на пригородные поезда – «Пригород» и «РЖД Пассажирам». Сегодня электронные продажи билетов набирают рост. Так, в сентябре этого года доля билетов, реализованных через мобильные приложения, составила 12%, год назад, в сентябре 2019 года, это было около 9%. С осени оформление льготных

проездных документов для студентов и школьников также стало доступно в мобильном приложении «Пригород», а с октября была упрощена процедура контроля пригородных билетов с динамическим штрихкодом в приложении «РЖД Пассажирам». Сейчас при контроле таких билетов непосредственно в поезде предъявление паспорта стало необязательным.

ВГ: Какие еще новации в сфере железнодорожных перевозок внедряет компания?

В. Г.: На полигоне Октябрьской железной дороги в 2020 году реализованы проекты по строительству пригородных пассажирских павильонов на станциях Саблино и Поповка. Реализация подобных проектов позволяет обеспечить комфортные условия пассажирам для приобретения проездных документов и прохода на платформы. Всего за время работы компании такие комплексы появились на станциях Старый и Новый Петергоф, Вырица, Луга, Рошино, Бернгардовка, Ораниенбаум, Мельничный Ручей.

ВГ: Как будет развиваться отрасль, по вашему мнению, в ближайшие годы?

В. Г.: Наш город разрастается, застраиваются новые территории, расстояния становятся больше, и не в последнюю очередь этому способствует развитая пригородная железнодорожная транспортная сеть. Растет потребность в быстрых и комфортных передвижениях. Люди все больше склонны отказываться от личного транспорта в пользу общественного. Мы анализируем эти тренды, в результате рождаются проекты, которые мы внедряем в жизнь при поддержке регионов. Одним из перспективных направлений развития городской среды являются «бесшовные перевозки», когда билет на несколько видов транспорта пассажир может купить в режиме «одного окна». Выстраивается удобная логистика, пассажиру не приходится самому думать о вариантах пересадки, что делает поездку планируемой и предсказуемой. Например, сейчас пассажирам предлагаются ряд мультимодальных маршрутов, когда по одному билету можно проехать в пригородном поезде и наземном транспорте, действует единый комбинированный билет, включающий в себя проезд в наземном общественном транспорте, метрополитене и пригородных поездах. За этим будущее, и работа в данном направлении будет продолжена.

ВГ: Какой новый подвижной состав пассажиры смогут увидеть в ближайшем будущем у СЗППК?

В. Г.: СЗППК работает совместно с органами власти и производителями подвижного состава по вопросу обновления парка пригородных поездов. Комфортабельный подвижной состав формирует привлекательность железнодорожного транспорта, поэтому компания ведет работу и в части обновления эксплуатируемых поездов. До конца текущего года на удаленных участках обслуживания запланирован запуск в эксплуатацию 11 новых пассажирских вагонов, оборудованных экологически чистыми туалетными комплексами, установками кондиционирования воздуха, системой аудио- и видеотрансляции. Они будут курсировать на маршрутах Дно – Псков, Дно – Оредеж, Старая Русса – Едрово, Окуловка – Неболчи, Угловка – Боровичи. Кроме этого, ОАО РЖД в 2021 году планирует передать в аренду АО «СЗППК» новые рельсовые автобусы серии РА-3. Это современные комфортабельные поезда, которые могут эффективно использоваться для пригородных пассажирских перевозок на неэлектрифицированных участках Октябрьской железной дороги, оборудованных как низкими, так и высокими платформами. При создании рельсового автобуса использован целый ряд новых технических решений. Благодаря новому кузову, по сравнению с предшествующими моделями, возросло количество мест для пассажиров. В одном из головных вагонов предусмотрены места для маломобильных граждан, подъемники для инвалидных колясок, универсальные санитарные комплексы. Специально для РА-3 создан новый интерьер салона: пассажирские вагоны и кабина машиниста оборудованы системами видеонаблюдения, кондиционирования с обеззараживателями воздуха, информационными табло, используется энергосберегающее светодиодное освещение.

<https://www.kommersant.ru/doc/4602886>

### **ПРАЙМ; 2020.12.7; ПРАВИТЕЛЬСТВО РАСПОРЯДИЛОСЬ УВЕЛИЧИТЬ УСТАВНОЙ КАПИТАЛ РЖД**

Правительство РФ как единственный акционер **РЖД** приняло решение увеличить уставный капитал компании на 56,4 миллиарда рублей, говорится в распоряжении на официальном портале правовых актов.

«Увеличить уставный капитал акционерного общества на 56,385689 миллиарда рублей», – говорится в распоряжении от 3 декабря, опубликованном в понедельник.

В частности, 40 миллиардов рублей компания получит путем размещения 40 миллионов привилегированных акций номиналом 1 тысяча рублей каждая. Средства пойдут на модернизацию БАМа и Транссиба.

Модернизация БАМа и Транссиба – один из крупнейших инфраструктурных проектов в современной истории России. Стоимость первого этапа, который сейчас реализуют **РЖД**, оценивалась в сумму около 520 миллиардов рублей. Часть этой суммы – средства ФНБ. **РЖД** получали их, размещая в пользу фонда привилегированные акции и платя дивиденды на них в обязательном порядке. Часть средств компания уже получила через такой механизм.

Согласно распоряжению, еще 16,04 миллиарда рублей **РЖД** получают через размещение обыкновенных акций (16,04 миллиона бумаг номиналом 1 тысяча рублей).

Из них 0,09 миллиарда рублей будут направлены на развитие инфраструктуры Центрального транспортного узла, 2,93 миллиарда рублей – на развитие транспортно-пересадочного узла «Черкизово», 11,2 миллиарда рублей – на ускорение развития инфраструктуры на участке Москва-Каланчевская – Москва-Пассажирская-Курская – Карачарово, Киевского направления, соединительной ветки между Киевским и Смоленским направлениями, 1,5 миллиарда рублей – на строительство железнодорожного путепровода на Курском направлении, 0,32 миллиарда рублей – на развитие квантовых технологий.

Все акции размещаются по закрытой подписке по цене 1 тысяча рублей.

[https://1prime.ru/state\\_regulation/20201207/832514142.html](https://1prime.ru/state_regulation/20201207/832514142.html)

### **ПРАЙМ; 2020.12.7; ХОЛДИНГ РЖД ЗАПУСТИЛ НА ОНЛАЙН-ПЛОЩАДКЕ ОФОРМЛЕНИЕ ИМПОРТНЫХ ОТПРАВОК**

**Холдинг РЖД** запустил на электронной торговой площадке «Грузовые перевозки» оформление импортных отправок, сообщила компания.

«**Холдинг «РЖД»** продолжает совершенствовать функционал электронной торговой площадки «Грузовые перевозки», дополнив его новым цифровым сервисом «Перевозка импорта». Новая услуга позволяет зарегистрированным пользователям, в том числе нерезидентам, дистанционно заказать, оплатить и отследить перевозку импортного груза по территории РФ. При этом клиент может включить в заказ охрану, факторинг и терминально-складские услуги», – говорится в сообщении.

Первый контейнерный поезд с импортным грузом, который был оформлен онлайн, прибыл на логистический терминал станции Ворсино (Калужская область). Поезд, включающий в себя 50 сорокафутовых контейнеров с товарами народного потребления, был отправлен во второй декаде ноября со станции Достык (Казахстан) в рамках международной кооперации ООО «Цифровая логистика» (дочернее общество **ОАО «РЖД»**, оператор электронной площадки) и дочернего общества АО «Национальная компания «Казахстан темир жолы» – АО «Кедентранссервис».

После перегрузки контейнеров заказчик перевозки – АО «Кедентранссервис» также дистанционно перенаправил порожние платформы под новую погрузку с использованием другого цифрового сервиса электронной площадки – «Управление порожними вагонами». «Таким образом клиент-нерезидент получил возможность самостоятельно управлять полным циклом процесса перевозки внешнеторгового груза», – поясняют **РЖД**.

По данным **РЖД**, к электронной торговой площадке «Грузовые перевозки» уже подключены 80 компаний-поставщиков услуг, среди которых операторы подвижного состава, терминально-складских услуг, перевозчики и стивидорные компании. Клиентская база превышает 5,4 тысячи пользователей.

### **ПРАЙМ; 2020.12.7; ЧИСЛО ПОЕЗДОВ В КРЫМ ЧЕРЕЗ МОСТ И ИХ СКОРОСТЬ В 2021 Г УВЕЛИЧАТСЯ – РОСЖЕЛДОР**

Количество пассажирских и грузовых поездов, курсирующих между Крымом и материковой частью России по мосту, в 2021 году увеличится, а их время в пути сократится, сообщили РИА Новости в **Росжелдоре**.

Там напомнили, что с 13 декабря 2020 года на Крымской железной дороге (**подведомственная организация Росжелдора**), как и на всей территории России, вводится новый график движения поездов на 2020-2021 годы. «Прежде всего, в новом графике движения предусмотрено увеличение количества пассажирских поездов «Таврия» (компания-перевозчик «Гранд Сервис Экспресс») и открытие новых сообщений», – сообщили в **Росжелдоре**.

В частности, в 2021 году будут курсировать 14 пар поездов вместо 12 по направлениям: Москва, Санкт-Петербург, Омск, Астрахань, Пермь, Смоленск, Кисловодск, Адлер. Новыми сообщениями Крымский полуостров будет связан с Омском, Астраханью и Пермью.

«Проведение комплекса ремонтно-путевых работ и введение в эксплуатацию нового подвижного состава позволило сократить время нахождения каждого пассажирского поезда в пути только по территории Крымского полуострова в среднем на полчаса», – добавили в **Росжелдоре**.

Там продолжили, что в 2021 году грузовые перевозки будут обеспечены 41 парой грузовых поездов, что на пять пар больше, чем в графике прошлого года.

«Поступление и сдача грузов будет осуществляться по Крымскому мосту, что позволит стабильно обеспечивать заданные объемы перевозок в течение года. Благодаря повышению скоростей на отдельных участках дороги и улучшению условий пропуска поездов участковая скорость грузовых поездов заложена графиком движения 2021 года выше по сравнению с 2020 годом», – отметили в ведомстве.

### **ПРАЙМ; 2020.12.7; РЖД ЗА 11 МЕСЯЦЕВ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ КОНТЕЙНЕРОВ НА 16,5%, В ТОМ ЧИСЛЕ ТРАНЗИТ – НА 37,5%**

**РЖД** в январе-ноябре 2020 года увеличили перевозки контейнеров на 16,5% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года, в том числе транзитные – на 37,5%, сообщила компания.

«В январе-ноябре 2020 года по **сети ОАО «РЖД»** во всех видах сообщения было перевезено 5,28 миллиона груженых и порожних контейнеров TEU, что на 16,5% больше, чем за аналогичный период 2019 года. Во внутреннем сообщении отправлено более 2,12 миллиона TEU (+12,3%), в экспортном – 1,32 миллиона TEU (+14,3%), в импортном – 1,11 миллиона TEU (+15,9%), в транзитном – 718,9 тысячи TEU (+37,5%)», – говорится в сообщении в понедельник.

Количество груженых контейнеров, отправленных во всех видах сообщения, выросло на 18% и составило 3,6 миллиона TEU (51,1 миллиона тонн грузов, рост на 18,4%). Рост показали: химикаты и сода (на 25,8% – до – 635,2 тысячи TEU), лесные грузы (на 6,4% –



до 497,3 тысячи TEU), бумага (на 15,3% – до 325,6 тысячи TEU), промышленные товары (на 28,6% – до 360,4 тысячи TEU), метизы (на 16,4% – до 304,3 тысячи TEU), машины, станки, двигатели (на 29,5% – до 268,4 тысячи TEU), черные металлы (на 46,5% – до 185,4 тысячи TEU), цветные металлы (на 27,6% – до 133,2 тысячи TEU), остальные и сборные грузы (на 20,2% – до 119,7 тысячи TEU).

Среди грузов показавших также увеличение перевозок – строительные (на 12,2% – до 116,7 тысячи TEU), химические и минеральные удобрения (на 9,2% – до 38,5 тысячи TEU), цветная руда и серное сырье (в 1,4 раза – до 26,1 тысячи TEU), зерно (на 38,8% – до 9,4 тысячи TEU), продукты перемола (на 9,7% – до 9,6 тысячи TEU), картофель, овощи, фрукты (в 1,6 раза – до 6,9 тысячи TEU), сахар (на 41,3% – до 3,9 тысячи TEU), соль (на 4,8% – до 1,3 тысячи TEU), остальные продовольственные товары (на 34,5% – до 151,4 тысячи TEU).

Снижение отмечено у автомобилей и комплектующих (на 1,7% – до 221,9 тысячи TEU), нефти и нефтепродуктов (на 6,4% – до 74,1 тысячи TEU), металлоконструкций – (на 7% – до 15,2 тысячи TEU), рыбы (на 3,1% – до 20 тысячи TEU).

### **РИА НОВОСТИ; 2020.12.7; РЖД ЗАВЕРШИЛИ КАПРЕМОНТ БОЛЬШОГО ПЕТЛЕВОГО ТОННЕЛЯ НА ЮГЕ РОССИИ**

**РЖД** завершили капитальный ремонт Большого петлевого тоннеля в Краснодарском крае, сообщила компания.

«Капитальный ремонт пути в Большом петлевом тоннеле завершен на участке Армавир-Туапсе в Краснодарском крае. Работы в сооружении, построенном в 1914 году и являющимся одним из старейших на Северо-Кавказской железной дороге, были начаты 13 октября. Все это время поезда, курсирующие на данном направлении, следовали по участку Краснодар-Горячий Ключ-Туапсе», – говорится в сообщении.

По данным компании, в результате ремонта будут повышены надежность и комфорт перевозок: новый путь обеспечивает плавный ход и пониженную вибрацию вагонов. Первыми это смогут ощутить пассажиры поезда №139 Барнаул-Адлер, который проследует через тоннель в ночь на 8 декабря.

Укладка пути велась по технологии, которая позволяет снизить динамическое воздействие на своды тоннеля и обеспечить эксплуатацию сооружения в течение более продолжительного времени. Так, предполагаемый срок службы до следующего капитального ремонта составит порядка 40 лет.

«Работы в Большом петлевом тоннеле осложнились тем, что 87% пути в сооружении – это изогнутые участки. Однако, несмотря на это, работники справились со своими обязательствами, завершив работы на объекте менее чем за два месяца», – отмечается в сообщении.

**РЖД** в следующем году планируют выполнить работы по капремонту еще двух тоннелей на перегоне Гойтх-Индюк: Среднего петлевого и Малого петлевого. Таким образом, на СКЖД завершится масштабный этап работ по модернизации пути в тоннелях, построенных в первой половине прошлого века.

<https://realty.ria.ru/20201207/rzhd-1588040602.html>

### **ТАСС; 2020.12.7; МЕЖДУ РОСТОВОМ И СОЧИ В ДЕКАБРЕ БУДУТ КУРСИРОВАТЬ ПОЕЗДА С ДВОЙНЫМИ СОСТАВАМИ**

Поезда «Ласточка» из Ростова в Сочи в декабре будут курсировать сдвоенными составами из-за повышенного спроса. Об этом говорится в сообщении **ОАО «РЖД»**.

«В связи с прогнозируемым повышением спроса у пассажиров количество вагонов дневных поездов «Ласточка», связывающих Ростов и Сочи, в отдельные дни декабря будет увеличено в два раза. 11 декабря дневной поезд № 807/808 Ростов-на-Дону –

Имеретинский курорт отправится с конечных станций двойным составом. 13, 18, 20 и 25 декабря двойная «Ласточка» будет ходить из Розы Хутор в Ростов-на-Дону, а 13, 18 и 20 декабря – из Ростова-на-Дону в Розу Хутор», – говорится в сообщении.

Уточняется, что получить подробную информацию о графике движения поездов, стоимости билетов и оформить проездные документы можно на **официальном сайте ОАО «РЖД»**, с помощью мобильного приложения «**РЖД Пассажирам**» и в железнодорожных кассах.

Сочи является одним из самых популярных круглогодичных городов-курортов в России. По итогам 2019 года турпоток в Сочи составил 6,2 млн человек, а общий турпоток Краснодарского края – около 17,3 млн отдыхающих. В зимний период прошлого года курорты Кубани посетили более 800 тыс. человек, что на 3% больше, чем за аналогичный период 2018 года. При этом большая часть отдыхающих выбрала Сочи.

В зимний период наиболее популярными в городе среди туристов являются горнолыжные курорты Красной Поляны: «Роза Хутор», «Красная Поляна» (бывший «Горки город») и горно-туристический центр «Газпром». Они включают в себя 110 горнолыжных трасс разного уровня сложности, 64 канатные дороги, гостиничную инфраструктуру, а также развлечения и возможности проведения конгрессных мероприятий.

<https://tass.ru/ekonomika/10186345>

### **ТАСС; 2020.12.7; СП СБЕРА И COGNITIVE TECHNOLOGIES НАЧНЕТ ПРОИЗВОДСТВО АВТОПИЛОТОВ ДЛЯ ПОЕЗДОВ В 2021 ГОДУ**

Компания Cognitive Pilot (дочернее предприятие Сбера и Cognitive Technologies) в 2021 году планирует начать массовое производство комплексов-автопилотов для поездов, которые оснащены искусственным интеллектом и позволяют избежать ЧП из-за человеческого фактора. Компания планирует изготовить более 2 000 таких комплексов, потенциальными клиентами являются **АО «Российские железные дороги»** и европейские перевозчики, сообщила ТАСС генеральный директор Cognitive Pilot Ольга Ускова.

В сентябре Ускова сообщала, что **АО «Российские железные дороги»** приступило к тестированию первых российских поездов с искусственным интеллектом, который должен свести к минимуму число ЧП из-за человеческого фактора. Они оснащены комплексом Cognitive Rail Pilot, который позволяет при помощи технического зрения и искусственного интеллекта обнаружить объекты на железной дороге, в том числе другие составы, стрелки, пути, людей, светофоры. Комплекс может оценивать обстановку, выдавать машинисту предупреждающие об опасности сигналы, в случае отсутствия его реакции принимать необходимые решения. Cognitive Rail Pilot способен обеспечивать безопасность в любую погоду. В настоящее время подобная технология нигде в мире не применяется.

«Мы получили сертификат соответствия об опытной эксплуатации, это значит, что мы наездили необходимое количество часов на реальных (железных) дорогах. Сейчас мы проходим сертификацию в рамках подконтрольной эксплуатации, когда разработчик вообще не присутствует в экспериментальном контуре, заказчик все эксплуатирует сам, до 31 декабря мы планируем ее пройти. И это все предтеча мирового распространения этого продукта, в следующем году будет грандиозное масштабирование», – сказала собеседница агентства.

Востребованы в России и Европе

Она уточнила, что **РЖД** уже начала подготовку к оснащению своих локомотивов интеллектуальными системами Cognitive Rail Pilot, на данную технологию поступили заказы из Франции, Дании и Германии, с европейскими заказчиками подписаны первые договоры. «Что касается **РЖД**, то, конечно, здесь предстоят конкурсные закупочные процедуры, но мы сейчас закладываем производственные мощности на создание 2 тысяч

«умных систем» для РЖД. Это то, как мы видим возможности масштабирования проекта по стране, в соответствии с готовностью организационного контура к интеллектуализации. По Европе, я думаю, пока заказ будет на десятки, потому что они будут пробовать технологию», – отметила Ускова.

Начинка для автопилотов делается на роботизированной фабрике в Томске, которую в начале сентября Cognitive Pilot открыла для сборки средних и небольших серий интеллектуальных систем для умных поездов и комбайнов с искусственным интеллектом. Гендиректор компании добавила, что за время тестирования комплекс подтвердил свою работоспособность и даже позволил сохранить жизнь человеку. «Во время испытаний был случай, когда [нетрезвый] мужчина прыгнул под колеса поезда и состав затормозил», – сообщила собеседница агентства.

В ноябре 2019 года Сбербанк и Cognitive Technologies объявили о заключении юридически обязывающего соглашения о создании компании Cognitive Pilot, специализирующейся на разработке беспилотных технологий в сферах транспорта, сельского хозяйства, компьютерного зрения и искусственного интеллекта. По условиям сделки Сбербанк имеет 30% акций компании, 70% акций принадлежат основателям и менеджменту Cognitive Technologies.

<https://tass.ru/ekonomika/10195421>

### **ТАСС; 2020.12.7; КАБМИН ПРЕДЛОЖИЛ ЗАКРЕПИТЬ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ИНВЕСТОРОВ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ В ПОРТАХ**

Правительство в понедельник внесло в Госдуму законопроект, согласно которому проекты создания морских портов или изменения их границ при условии создания там инфраструктуры должны дополняться согласованной в установленном порядке инвестиционной декларацией. Текст опубликован в думской электронной базе.

Согласно законопроекту, «создание объектов инфраструктуры морского порта осуществляется в соответствии с инвестиционной декларацией», в которой содержится «обоснование экономической целесообразности реализации проекта», сведения об объеме инвестиций, сроки реализации и другие данные.

Как указано в пояснительных материалах, «в последнее время в морских портах увеличилось число инвестиционных проектов, реализация которых приостановлена инвестором на неопределенный срок», выделенные инвесторам участки не используются. При этом по действующим нормам декларация не содержит и не устанавливает какие-либо обязательства инвестора по реализации инвестиционного проекта. «Нормативное закрепление требований к содержанию декларации и порядку ее согласования до настоящего времени не осуществлено», – отмечают разработчики.

Законопроектом предлагается установить, что решения правительства о создании морского порта и изменении границ территории морского порта в целях включения в них территории, предназначенной для создания объектов инфраструктуры, принимаются при условии наличия согласованной в установленном порядке декларации. Требования к содержанию декларации и порядок ее согласования планируется утвердить приказом **Минтранса России**.

Инициативой также предусматривается после согласования декларации заключение соглашения, сторонами которого являются инвестор, **Росморречфлот** и администрация соответствующего субъекта РФ, на территории которого планируется реализация проекта. В указанном соглашении предлагается предусмотреть обязанность инвестора осуществлять деятельность, а также инвестиции в объеме и сроки, предусмотренные соглашением.

<https://tass.ru/ekonomika/10193621>

### **ПРАЙМ; 2020.12.7; УКРУПНЕННЫЙ ЦЕНТР УПРАВЛЕНИЯ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ ОТКРЫЛИ В ЯКУТСКЕ**

Укрупненный центр управления воздушным движением с автоматизированной системой открыли в понедельник в Якутске, сообщает **пресс-служба** главы и правительства региона.

«В международный день гражданской авиации глава Якутии Айсен Николаев с заместителем руководителя Росавиации Дмитрием Ядровым и директором филиала «Аэронавигация Северо-Восточной Сибири» Госкорпорации по организации воздушного движения в РФ Дмитрием Бобылевым торжественно открыли Якутский укрупненный центр управления воздушным движением», – отметили в **пресс-службе**.

Строительство объекта началось в 2011 году в рамках соглашения между правительством Якутии, **Минтранспорта** РФ и госкорпорацией по организации воздушного движения в РФ.

Отмечается, что центр с площадью свыше 5 тысяч квадратных метров оснащен самыми современными автоматизированными системами управления воздушным движением.

По словам Ядрова, центр построен за счет средств республики и внебюджетных источников Госкорпорации. Основная задача формирования укрупненного центра в Якутске – присоединение 17 центров, которые находились в разных частях Якутии.

На ту же тему:

<https://tass.ru/v-strane/10185319>

<https://www.rzd-partner.ru/aviation/news/posledniy-iz-14-ukrupnennykh-tsentrov-upravleniya-poletami-otkroetsya-v-peterburge-v-2021-godu/>

<https://regnum.ru/news/3134289.html>

[https://www.securitymedia.ru/news\\_one\\_11964.html](https://www.securitymedia.ru/news_one_11964.html)

### **ПРАЙМ; 2020.12.7; ЯКУТИЯ МОЖЕТ УВЕЛИЧИТЬ РАЗМЕР СОФИНАНСИРОВАНИЯ АВИАПЕРЕВОЗОК ДО 1 МЛРД РУБЛЕЙ**

Размер софинансирования авиаперевозок из бюджета Якутии могут увеличить до 1 миллиарда рублей, сообщает **пресс-служба** администрации главы и правительства республики.

На совещании у первого заместителя председателя правительства республики Алексея Колодезникова с заместителем руководителя Росавиации Дмитрием Ядровым во вторник руководители ФКП «Аэропорты Севера» и авиакомпании «Полярные авиалинии» подняли вопрос о необходимости субсидирования авиационной отрасли.

Год для авиапредприятий республики завершается убыточно. Реконструкция взлетно-посадочной полосы в аэропорту Якутска влияет на объемы перевозок, это создает выпадающие доходы.

Алексей Колодезников заявил о готовности региона к софинансированию субсидирования авиаперевозок. «Якутия из республиканского бюджета субсидирует авиаперевозки на 322 миллионов рублей. В Минвостокразвития РФ рассматривается вопрос о субсидировании авиаперелетов на Дальнем Востоке. При положительном решении сумма софинансирования со стороны Якутии может быть увеличена до 1 миллиарда рублей. Такая возможность предусмотрена в бюджете региона», – сказал он.

Отмечается, что Ядров предложил в недельный срок актуализировать все предложения от республики для предметного рассмотрения и принятия окончательного решения по поставленным вопросам.

### **ПРАЙМ; 2020.12.7; СНИЖЕНИЕ ГРУЗОВЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК В МИРЕ В ОКТЯБРЕ ЗАМЕДЛИЛОСЬ ДО 6% – IATA**

Темпы снижения грузовых авиаперевозок в мире в октябре в годовом выражении замедлилось до 6,2% после сокращения на 7,8% в сентябре, сообщается в пресс-релизе Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA)

«Ожидается, что объемы грузовых авиаперевозок упадут на 12% в 2020 году и вернуться к докризисному уровню в 2021 году», – также отмечает организация.

При этом, по данным IATA, самое сильное снижение показателя было в октябре отмечено в странах Латинской Америки – на 13%, Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) – на 12,8%, в Европе – на 11,6%. На Ближнем Востоке показатель сократился на 2%. В Африке грузовые авиаперевозки выросли в отчетном месяце на 2,2%. В Северной Америке был отмечен рост показателя на 6,2%.

В том числе объем международных грузовых авиаперевозок снизился в октябре на 7,5% в годовом выражении.

По данным **Росавиации**, объем грузовых авиаперевозок в России в октябре сократился на 39,9% в годовом выражении. Международные перевозки компаниями РФ сократились на 57,7%, внутренние – на 5,6%.

### **ТАСС; 2020.12.7; ПАССАЖИРОПОТОК КРУПНЕЙШИХ АЭРОПОРТОВ РФ В НОЯБРЕ СОКРАТИЛСЯ НА 45%**

Пассажиропоток крупнейших аэропортов России в ноябре 2020 года сократился в годовом выражении на 45%, говорится в сообщении Международной ассоциации аэропортов.

«Российские аэропорты подвели итоги ноября. Пассажиропоток по итогам месяца на 45% меньше, чем в ноябре прошлого года», – отмечается в сообщении в официальном Telegram-канале ассоциации.

Ранее **Росавиация** сообщала, что пассажиропоток аэропортов РФ в октябре сократился на 23%, до почти 12,7 млн пассажиров по сравнению с сентябрем 2020 года.

<https://tass.ru/ekonomika/10190631>

### **ТАСС; 2020.12.7; ЧЕМЕЗОВ СЧИТАЕТ, ЧТО РОСТЕХУ ПОКА РАНО ПРОДАВАТЬ ДОЛЮ В «АЭРОФЛОТЕ»**

Глава Ростеха Сергей Чемезов считает преждевременным продавать долю госкорпорации в «Аэрофлоте». Об этом он заявил журналистам.

«Я считаю, что рано пока это делать. Мы видим, что государство поддерживает авиакомпанию, верим в нее и считаем, что настанут времена, когда ее акции поднимутся», – сказал Чемезов.

В конце ноября издание РБК со ссылкой на источник сообщало, что доля госкорпорации «Ростех» в «Аэрофлоте» в ходе допэмиссии авиакомпании сократилась с 3,5% до 1,6%.

В сентябре Чемезов говорил, что Ростех не обсуждал возможность участия в допэмиссии «Аэрофлота».

Ростех был крупнейшим после государства акционером «Аэрофлота». Теперь компания перестала раскрывать свою долю.

«Аэрофлот» привлек 80 млрд рублей в ходе дополнительной эмиссии акций. На Московской бирже с 9 по 23 октября было размещено более 1,33 млрд ценных бумаг. По итогам допэмиссии доля РФ в уставном капитале компании увеличилась с 51,17% до 57,34%.

### **РИА НОВОСТИ; 2020.12.7; «РОСТЕХ» ПЛАНИРУЕТ НАЧАТЬ ПРОИЗВОДСТВО САМОЛЕТА SSJ NEW В 2024 ГОДУ**

«Ростех» планирует начать производство обновленного самолета Sukhoi Superjet (SSJ) с большей долей российских комплектующих в 2024 году, сообщил журналистам глава госкорпорации Сергей Чемезов.

«Сегодня идет работа над новой версией самолета – SSJ New. Это не значит, что он капитально меняется, нет. Речь идет о замене импортных комплектующих на отечественные. Это, в том числе, и двигатель. Планируется, что в 2023 году завершится сертификация двигателя ПД-8, и появится новая машина... Поставки SSJ New привязаны к двигателю ПД-8. Я надеюсь, он будет сертифицирован в 2023 году, в 2024 году планируется выпускать уже новую версию самолета», – сказал Чемезов в ходе пресс-брифинга.

По его словам, речь идет не только об импортозамещении – есть задача сделать самолет как можно более экономически выгодным: российские комплектующие будут дешевле, чем импортные и, соответственно, самолет будет дешевле.

«Цифру 120-130 миллиардов (стоимости программы – ред.) называют СМИ, в реальности она меньше. Заместим прежде всего двигатель, бортовое оборудование, агрегаты – практически весь самолет, за исключением небольшого количества компонентов. Порядка 97% иностранных компонентов мы сможем заменить на российские. Я считаю, что это перспективный самолет, и спрос на него будет не только у нас в России, но и за рубежом», – отметил Чемезов.

Он отметил, что в ближайшие годы российским авиакомпаниям планируется поставить 59 SSJ. Три самолета в этом году получил Red Wings, в ближайшее время «Аэрофлот» получит пять машин, две – «Азимут», и одну – Red Wings. Потом, в ближайшие годы, все остальные.

Отвечая на вопрос, нет ли планов свернуть программу SSJ100, глава «Ростеха» сказал: «Я считаю, что, наоборот, на этот самолет спрос будет. В первую очередь потому, что сейчас активно развиваются региональные маршруты. Такими перевозками занимаются Red Wings, «Азимут», я думаю, и «Россия» будет работать в этом направлении. Поэтому эти машины будут востребованы».

<https://ria.ru/20201207/samolet-1587957789.html>