



Ежедневный мониторинг СМИ

9 ДЕКАБРЯ 2020

ГУДОК; КСЕНИЯ ПОТАЕВА; 2020.12.9; МАГИСТРАЛЬ ЗАДАЕТ ТЕМП; «ВЕЧНЫЕ» ОБЛИГАЦИИ ОАО «РЖД» ПОДДЕРЖАЛИ ИНВЕСТПРОГРАММУ ХОЛДИНГА В ТЕКУЩЕМ ГОДУ	3
ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ЛАРУ, МАКСИМ ХОДЫКИН; 2020.12.9; СКОРОСТНОЙ НАЖИМ: ЗАЧЕМ РОССИЯ РАСШИРЯЕТ БАМ И ТРАНССИБ; СРЕДИ ОСОБО ЗНАЧИМЫХ ПРОЕКТОВ РЖД – РАЗВИТИЕ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА, ЦЕНТРАЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА И ПОДХОДОВ К ПОРТАМ АЗОВО- ЧЕРНОМОРСКОГО БАССЕЙНА	4
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.12.9; ИНВЕСТПРОГРАММУ ОАО РЖД ОБСУДИЛИ КОЛЕЙНО; ФИНАНСОВЫЙ ПЛАН МОНОПОЛИИ ДОКАТИЛСЯ ДО ПРЕЗИДЕНТА	6
1 КАНАЛ; КОНСТАНТИН ПАНЮШКИН; 2020.12.8. 15.00; СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ПРОЕКТЫ ОТРАСЛИ ОБСУЖДАЛИ НА СОВЕЩАНИИ ПО РЖД, КОТОРОЕ ПРОВЕЛ ВЛАДИМИР ПУТИН	7
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ПАВЕЛ АРСЕНЬЕВ; 2020.12.9; ПИТЕР ДОГОНЯЕТ МОСКВУ; РЕАЛИЗАЦИЯ КОНЦЕПЦИИ РЖД УСКОРИТ РАЗВИТИЕ ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНОБЛАСТИ.....	9
КОММЕРСАНТЪ КАЗАНЬ; КИРИЛЛ АНТОНОВ; 2020.12.9; ЭЛЕКТРОСАМОКАТАМ ТРЕБУЮТ ПРАВА; ТАТАРСТАН ПРОСИТ МИНТРАНС РФ УЖЕСТОЧИТЬ ДЛЯ НИХ ПРАВИЛА	10
КОММЕРСАНТЪ FM; ЕЛЕНА ИВАНОВА; 2020.12.8; ПОПРАВКИ В ПДД ТРЕБУЮТ КОРРЕКТИРОВКИ; ПОЧЕМУ ПРОЕКТ МИНТРАНСА ОТПРАВИЛИ НА ДОРАБОТКУ	12
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2020.12.8; САМОКАТАМ ДАЛИ РАЗВОРОТ; ГАДЖЕТЫ С МОТОРОМ ПРЕДЛОЖЕНО СЧИТАТЬ МОПЕДОМ.....	13
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.12.9; ПРОГУЛКА ПО АВТОПАРКУ; КАКИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ НОВИНКИ МЫ ВСТРЕТИМ НА ТРАССАХ.....	14
РБК; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2020.12.9; БИЗНЕС ПОПРОСИЛ МИШУСТИНА ПОМЕНЯТЬ УСЛОВИЯ ДЛЯ ИНВЕСТИЦИЙ В ПОРТЫ	16
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.12.9; ИНВЕСТОРЫ ГАРАНТИРУЮТ ИСПОЛНЕНИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ ПО МОДЕРНИЗАЦИИ ПОРТОВ	18
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ИГНАТОВА; 2020.12.8; КОРСАКОВСКИЙ МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ ЖДЕТ ГЛОБАЛЬНАЯ РЕКОНСТРУКЦИЯ	19
ИЗВЕСТИЯ; АННА РАЗИНА; 2020.12.9; «СЭКОНОМИТЬ НЕ ПОЛУЧИТСЯ»: БАЗАМ СТРАХОВЩИКОВ ПРИДУМАЛИ АЛЬТЕРНАТИВУ; ПОЗВОЛИТ ЛИ ЕДИНАЯ ИНФОРМАЦИОННАЯ СИСТЕМА СНИЗИТЬ СТОИМОСТЬ ОСАГО.....	20
ИЗВЕСТИЯ; ЭЛЬНАР БАЙНАЗАРОВ, КРИСТИНА ПОПИК, НАТАЛИЯ ПОРТЯКОВА; 2020.12.9; КУРОРТНЫЙ СБРОС: КУДА ПОЕДУТ РОССИЯНЕ НА НОВЫЙ ГОД; ДОЛЯ БРОНИРОВАНИЙ АВИАБИЛЕТОВ ВНУТРИ СТРАНЫ ДОСТИГЛА 95%, ТОП ЗАРУБЕЖНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ ВОЗГЛАВИЛА ТУРЦИЯ	23

Министерство транспорта РФ

ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2020.12.9; РУКОВОДСТВО «ПОБЕДЫ» НАКАЗАЛИ ЗА МАНЕВР В ПОДДЕРЖКУ ДЗЮБЫ; СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ ВЫНЕС ВЫГОВОР ГЕНДИРЕКТОРУ И УВОЛИЛ ОДНОГО ИЗ ЕГО ЗАМОВ	25
РБК; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2020.12.8; ЗАМГЛАВЫ «ПОБЕДЫ» УВОЛИЛИ ИЗ-ЗА АКЦИИ В ПОДДЕРЖКУ ДЗЮБЫ.....	26
КОММЕРСАНТЬ ПЕРМЬ; ДМИТРИЙ АСТАХОВ; 2020.12.9; ИСТРЕБИТЕЛЬ И AIRBUS РАЗВЕЛ АРБИТРАЖ; СУД НЕ УДОВЛЕТВОРИЛ ПРЕТЕНЗИИ «АЭРОФЛОТА» ИЗ-ЗА ИНЦИДЕНТА С МИГ-31	28
КОММЕРСАНТЬ; СЕРГЕЙ МАШКИН; 2020.12.9; БУХГАЛТЕР «ТРАНСАЭРО» СЕЛ НАДОЛГО; ВЫНЕСЕН ПРИГОВОР ПО ДЕЛУ О ХИЩЕНИЯХ В ОБАНКРОТИВШЕЙСЯ АВИАКОМПАНИИ	30
РОССИЯ 24; РУСЛАН БИКБУЛАТОВ; 2020.12.08 12.48; ОНФ ВЗЯЛ ПОД КОНТРОЛЬ ПРОШЛОГОДНИЕ ОБРАЩЕНИЯ К ПРЕЗИДЕНТУ, СВЯЗАННЫЕ С ДОРОГАМИ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24».....	32
РОССИЯ 1; 2020.12.8 07.11; СУБСИДИРОВАННЫЕ АВИАПЕРЕЛЕТЫ – НОВАЯ ПРОГРАММА РОСАВИАЦИИ. УТРО РОССИИ.....	32
ТАСС; 2020.12.8; РОСАТОМ ВМЕСТЕ С РАН СОЗДАСТ НОВУЮ ЛОГИСТИКУ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ.....	32
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; ВЛАДИМИР БАРШЕВ, КСЕНИЯ КОЛЕСНИКОВА; 2020.12.9; ПРАВИЛА КУЛЬТУРНОГО ПЕШЕХОДА; ЗАЧЕМ РЕБЕНКУ ЗНАТЬ ПДД И ВСЕМ НАМ – ИСТОРИЮ	32
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.12.9; ДОРОЖНЫЕ РАЗМЕТКИ; НАЦПРОЕКТ «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОДОРОГИ» В КИЛОМЕТРАХ И РУБЛЯХ.....	33
ТАСС; 2020.12.8; БОЛЕЕ 1 МЛРД РУБЛЕЙ ПЛАНИРУЮТ ВЫДЕЛИТЬ НА ОБНОВЛЕНИЕ ТРАМВАЕВ В КРАСНОДАРЕ В 2021 ГОДУ	34
РИА НОВОСТИ; 2020.12.8; ОПРОС: РОССИЯНЕ ВЫСТУПИЛИ ЗА СОХРАНЕНИЕ НЕШТРАФУЕМОГО ПОРОГА В 20 КМ/Ч.....	34
РИА НОВОСТИ; 2020.12.8; РЖД УВЕЛИЧИЛИ ЧИСЛО ПОЕЗДОВ НА НОВОГОДНИЕ ПРАЗДНИКИ.....	35
ИНТЕРФАКС; 2020.12.8; БЕЛОРУССКАЯ ЖЕЛДОРОГА СОХРАНИТ В 2021Г ТАРИФЫ 2020Г НА ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ.....	36
ТАСС; 2020.12.8; В РОССИИ ЭКСПЕРИМЕНТ ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ БЕСПИЛОТНЫХ СУДОВ ПРОЙДЕТ ДО 2026 ГОДА	36
ИНТЕРФАКС; 2020.12.8; РЕКОНСТРУКЦИЯ ПОРТА КОРСАКОВ ОБОЙДЕТСЯ В 90 МЛРД РУБ. И ПОЗВОЛИТ ЗАДЕЙСТВОВАТЬ ЕГО В РАМКАХ СЕВМОРПУТИ – ВЛАСТИ	37
ИНТЕРФАКС; 2020.12.8; РЕКОНСТРУКЦИЯ ПОРОНАЙСКОГО ПОРТА НА САХАЛИНЕ ЗАВЕРШИТСЯ В 2025Г, ИНВЕСТИЦИИ СОСТАВЯТ 35 МЛРД РУБ. – ВЛАСТИ	37
ТАСС; 2020.12.8; ВЛАСТИ НЕНЕЦКОГО АО ПРОСЯТ РАСШИРИТЬ ПЕРЕЧЕНЬ СУБСИДИРУЕМЫХ АВИАРЕЙСОВ ИЗ РЕГИОНА	38
ИНТЕРФАКС; 2020.12.8; НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ ВНУТРЕННИХ ЛИНИЙ АЭРОПОРТА ВЛАДИКАВКАЗА ОБОЙДЕТСЯ НОВАПОРТУ В 1,6 МЛРД РУБ.	39
ИНТЕРФАКС; 2020.12.8; «ЮТЭЙР» В ДЕКАБРЕ ВЫПОЛНИТ РЕЙСЫ ИЗ МОСКВЫ В МИЛАН.....	39

ГУДОК; КСЕНИЯ ПОТАЕВА; 2020.12.9; МАГИСТРАЛЬ ЗАДАЕТ ТЕМП; «ВЕЧНЫЕ» ОБЛИГАЦИИ ОАО «РЖД» ПОДДЕРЖАЛИ ИНВЕСТПРОГРАММУ ХОЛДИНГА В ТЕКУЩЕМ ГОДУ

Вчера президент РФ Владимир Путин в режиме видеоконференции провел совещание, на котором обсуждались параметры финансового плана и инвестиционной программы ОАО «РЖД». Участники совещания также обсудили источники инвестиций для крупных инфраструктурных проектов, таких как **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ)**. Президент отметил, что именно развитие ОАО «РЖД» задает темп многим отраслям российской экономики, но предостерег от увеличения долговой нагрузки при финансировании капитальных расходов.

Всего в мероприятии приняли участие 12 человек, среди которых генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозеров, а также профильные члены правительства, в том числе первый вице-премьер Андрей Белоусов, глава Минэкономразвития Максим Решетников, **министр транспорта Виталий Савельев** и руководитель Минфина Антон Силуанов. Владимир Путин положительно оценил работу РЖД в использовании нового для российского рынка ценных бумаг инструмента финансирования – в конце сентября были размещены на Мосбирже первые в истории России бессрочные «зеленые» облигации в объеме 100 млрд руб. «Это поддержало инвестпрограмму компании в текущем году, обеспечило ее необходимыми ресурсами», – сказал он. По словам главы государства, устойчивое развитие РЖД определяет динамику многих отраслей отечественной экономики и задает темпы, качество роста в добывающей, обрабатывающей промышленности, сельском хозяйстве и ряде других секторов, а также формирует прочную основу для увеличения экспортного потенциала отечественных предприятий и компаний. На совещании с президентом РФ также обсуждалась возможность реализации непрофильных активов компании для увеличения капитализации холдинга. Владимир Путин призвал внимательно подходить к вопросу возможности продажи объектов медицинской инфраструктуры, поскольку система здравоохранения ОАО «РЖД» работает качественно, а в некоторых городах других медицинских учреждений, где можно было бы получить квалифицированную помощь, нет. Говоря о реализации **КПМИ**, президент подчеркнул, что те проекты, которые курируют РЖД – к примеру, модернизации инфраструктуры Байкало-Амурской (БАМ) и Транссибирской (Транссиб) магистралей, – носят стратегический характер, имеют долгосрочный комплексный эффект как для отдельных регионов и территорий, так и для всей страны. Они дают нагрузку строительных мощностей, обеспечивают заказами отечественных поставщиков и подрядчиков, позволяют создать новые рабочие места.

Напомним, что с 2012 года в проект по расширению пропускной способности Восточного полигона инвестировано более 400 млрд руб. На эти средства модернизировано более 5 тыс. км путей, построено еще около 700 км новых железнодорожных линий. Первый этап проекта предусматривает увеличение в 2020 году провозной способности БАМа и Транссиба в направлении морских портов и пограничных переходов Дальнего Востока на 66,8 млн тонн в год к уровню 2012 года – до 124,9 млн тонн. Реализация второго этапа, которая намечена на 2024-й, позволит увеличить пропускную способность до 180 млн тонн в год. Как ранее сообщал «Гудок», Правительство РФ утвердило инвестиционную программу ОАО «РЖД» и финансовый план холдинга на 2020-2022 годы в ноябре 2019 года. Планируемый объем инвестпрограммы на 3 года составляет 2,5 трлн руб., в том числе в 2020 году – более 820 млрд руб. Большая часть средств должна пойти на развитие инфраструктуры, модернизацию железнодорожных путей, обновление локомотивного парка и реализацию крупных проектов, таких как модернизация БАМа и Транссиба.

Президент РФ ежегодно проводит совещания по финансированию и развитию различных отраслей российской экономики. Так, в начале декабря подобное мероприятие было посвящено нефтегазохимическому сектору, а в начале ноября – космическому. Эти совещания необходимы для выявления основных проблем в отраслях и проработки механизмов их решения.

ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ЛАРУ, МАКСИМ ХОДЫКИН; 2020.12.9; СКОРОСТНОЙ НАЖИМ: ЗАЧЕМ РОССИЯ РАСШИРЯЕТ БАМ И ТРАНССИБ; СРЕДИ ОСОБО ЗНАЧИМЫХ ПРОЕКТОВ РЖД – РАЗВИТИЕ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА, ЦЕНТРАЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА И ПОДХОДОВ К ПОРТАМ АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКОГО БАССЕЙНА

Развитие железнодорожных перевозок играет важную роль в восстановлении экономики страны. В частности, положительного эффекта можно ожидать от расширения Транссиба и БАМа, поскольку это повысит финансовую состоятельность регионов. Об этом «Известиям» заявили эксперты и политики по итогам совещания о параметрах финансового плана и инвестиционной программы ОАО «Российские железные дороги» (РЖД), которое провел Владимир Путин. Многие проекты, в которых участвует компания, носят стратегический характер, отметил президент. Речь идет не только о Восточном полигоне, но и о модернизации Центрального транспортного узла, а также подходов к портам Азово-Черноморского бассейна. Вместе с тем глава государства призвал обеспечить баланс корпоративных финансов и заявил о необходимости избежать чрезмерной долговой нагрузки на компании.

Стратегические цели

Основная часть видеоконференции, прошедшей 8 декабря, оказалась недоступной для широкой публики. Одной из тем совещания стало обсуждение участия компании в реализации Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, включающего в себя развитие Восточного полигона, Центрального транспортного узла и подходов к портам Азово-Черноморского бассейна. По словам Владимира Путина, эти проекты носят стратегический характер, имеют долгосрочный комплексный эффект как для отдельных регионов и территорий, так и для всей страны. В том числе они дают загрузку строительных мощностей, обеспечивают заказами отечественных поставщиков и подрядчиков, позволяют создать новые качественные рабочие места, сказал он.

В целом устойчивое развитие РЖД определяет динамику многих отраслей отечественной экономики и задает темпы роста в добывающей, обрабатывающей промышленности, сельском хозяйстве и ряде других секторов, а также формирует прочную основу для увеличения экспортного потенциала отечественных предприятий, напомнил президент. Кроме того, развитие железнодорожной сети и обновление подвижного состава играют особую роль для обеспечения транспортной связанности огромной по территории страны, добавил он.

– Я знаю, что количество железнодорожного хозяйства, требующего ремонта, сокращается, но все-таки оно еще не достигло уровня, по-моему, даже 2015 года, поэтому есть над чем работать, – обратил внимание на одну из проблем Владимир Путин.

РЖД совместно с правительством Москвы и Московской области утвердили Программу развития железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла с учетом организации перспективных диаметральных маршрутов на период 2019–2024 годов. Заявленная цель проекта – улучшение транспортной доступности районов Москвы (включая «новую Москву») и Подмосковья. Речь идет о сокращении нагрузки на городской общественный транспорт и уличную дорожную сеть, обеспечении комфортного перемещения пассажиров, преобразовании железнодорожного транспорта из пригородного в пригородно-городской. К примеру, в ноябре 2019-го было открыто

движение по двум первоочередным Московским центральным диаметрам: МЦД-1 Одинцово–Лобня и МЦД-2 Нахабино–Подольск.

В 2019-м РЖД направила 19,4 млрд рублей на развитие подходов к портам Азово-Черноморского бассейна. На Таманском полуострове была завершена электрификация 124 км линий. Кроме того, была введена в эксплуатацию двухпутная железнодорожная линия в обход Краснодарского узла. Обновленная инфраструктура позволила повысить провозную способность по итогам прошлого года до 87,2 млн т в год. Тем не менее задачи перед РЖД стоят еще более амбициозные: обеспечение перевозок в объеме 125,1 млн т.

Вопрос конкуренции

Что касается Восточного полигона, то пропускная способность Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей к 2024 году должна увеличиться в полтора раза – примерно до 180 млн т. По словам Владимира Путина, на ближайшие годы намечен кратный рост инвестиций в развитие Восточного полигона. На сегодняшний день это один из ключевых участков, над которым необходимо работать, в том числе ради развития торговли с перспективными партнерами из азиатского региона. Глава РФ уверен, что пропускная способность железных дорог – ресурс, который необходим тысячам российских предприятий.

– Восточный полигон – комплексный железнодорожный проект. Мы помним, как наши дедушки и бабушки работали на Транссибе, но каждое время диктует свои тренды. Мы понимаем, что сегодня вырос товароборот, также кратно увеличился грузооборот. Здесь стоит вопрос о расшивке тех узких мест, которые сейчас есть на БАМе и Транссибе. Очевидно, что не делать этого Россия не может, поскольку это вопрос конкуренции, – заявил «Известиям» **зампред комитета Госдумы по транспорту и строительству Александр Старовойтов.**

По его словам, для финансовых приливов в нашу экономику требуется вкладывать средства в развитие инфраструктуры. При этом он напомнил, что Транссиб проходит через территорию 20 субъектов России, через пять федеральных округов. Речь идет о регионах с серьезным экспортным и импортным потенциалом.

– При расшивке Транссиба и БАМа мы получаем приток средств в эти регионы, а также рабочие места. Сейчас по Транссибу провозится около 50% транзитных грузов. Если мы разошьем узкие места, то мы увеличим этот показатель. РЖД сейчас получила поддержку президента, поэтому сложно переоценить важность этого проекта, – отметил парламентарий.

По мнению **доктора технических наук, члена общероссийской общественной организации «Российская академия транспорта» Михаила Якимова**, сейчас важно «позиционирование России как транспортной державы и самого крупного транзитера».

– Россия по определению рано или поздно займет место самого главного транзитера грузов – просто из-за нашей территории. Этот потенциал огромен – это взимание платы за пролет самолетов, провоз грузов. Именно железные дороги здесь должны играть первостепенную роль. Никаких ограничений, кроме финансовых, здесь не существует в отличие, например, от прокладки Северного морского пути или других способов поставки грузов из Азии в Европу. Здесь вопрос в инвестициях. Задача государства – сделать схемы взаимодействия между властями и частными инвесторами прозрачными и открытыми для участия всех хозяйствующих субъектов, – рассказал «Известиям» эксперт.

Во время совещания также рассматривался вопрос об источниках финансирования капитальных расходов РЖД. Владимир Путин призвал обеспечить баланс корпоративных средств и избежать чрезмерной долговой нагрузки.

– Этим летом, как мы все хорошо знаем, и я тоже неоднократно приводил этот пример работы РЖД, при содействии правительства и Центрального банка «Российские железные дороги» выпустили новый инструмент для нашего рынка ценных бумаг – так называемые

вечные облигации. Это поддержало инвестпрограмму компании в текущем году, обеспечило ее необходимыми ресурсами, – заявил Владимир Путин.

Тем не менее нужны и другие эффективные решения, которые будут учитывать специфику работы РЖД и позволят использовать современные механизмы привлечения инвестиций, отметил президент. В связи с этим участники мероприятия обсуждали возможность реализации непрофильных активов компании. Одним из предложений была продажа объектов медицинской инфраструктуры. Владимир Путин призвал очень внимательно подходить к этому вопросу, поскольку система здравоохранения РЖД работает качественно. Кроме того, в некоторых городах других медицинских учреждений, где можно было бы получить квалифицированную помощь, попросту нет, считает глава государства.

<https://iz.ru/1097329/dmitrii-laru-maksim-khodykin/skorostnoi-nazhim-zachem-rossiia-rasshiriaet-bam-i-transsib>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.12.9; ИНВЕСТПРОГРАММУ ОАО РЖД ОБСУДИЛИ КОЛЕЙНО; ФИНАНСОВЫЙ ПЛАН МОНОПОЛИИ ДОКАТИЛСЯ ДО ПРЕЗИДЕНТА

Дискуссия об источниках финансирования инвестпрограммы ОАО РЖД вышла на уровень президента. На специальном совещании он обозначил рамки для монополии: ОАО РЖД должно сохранять на высоком уровне вложения в содержание инфраструктуры и ремонты и не слишком наращивать долги. При этом масштабные тарифные изменения, которые могли бы принести компании дополнительные ресурсы, исходя из слов президента, отложены на период после 2024 года. Как именно ОАО РЖД закроет в такой ситуации дефицит инвестпрограммы до 2025 года в размере 1,2 трлн руб., непонятно. Эксперты надеются, что монополии удастся отбиться от дорогостоящих пассажирских проектов, поскольку президент их в своем выступлении даже не упомянул.

Владимир Путин 8 декабря провел совещание о параметрах финансового плана и инвестпрограммы ОАО РЖД. Итоги на момент выхода номера не были известны. Из опубликованной вступительной речи президента понятно, что некоторые решения, которые предлагает сама монополия для оптимизации своей перегруженной инвестпрограммы, не находят поддержки.

Так, Владимир Путин обратил внимание на необходимость обеспечивать текущее содержание инфраструктуры и ремонтную программу: «Я знаю, что количество железнодорожного хозяйства, требующего ремонта, сокращается, но все-таки оно еще не достигло уровня, по-моему, даже 2015 года, поэтому есть над чем работать». В мае, сокращая инвестпрограмму на 2020 год на 200 млрд руб., ОАО РЖД предлагало изыскать источники для финансирования строек, связанных с Восточным полигоном, именно за счет ремонтов, обновления основных фондов и подвижного состава в общей сложности на 143 млрд руб. (см. “Ъ” от 27 мая).

В последней из версий долгосрочной инвестпрограммы, которой располагает “Ъ”, инвестиции в обновление инфраструктуры на ближайшие годы остаются на существенно меньшем уровне, чем предполагалось весной.

Так, в 2022 году на эту статью предполагается потратить почти вдвое меньше, чем было потрачено в 2019 году, а в 2023 и 2024 годах – более чем вдвое меньше (156,3 млрд, 114,7 млрд и 127,9 млрд руб. против 302,7 млрд руб. расходов в 2019 году). Президент в отношении строительства новой инфраструктуры был немногословен: отмечая важность развития Восточного полигона, он лишь сказал, что при расширении следует «учитывать экономические условия».

При этом в своей речи президент уделил очень мало внимания пассажирским проектам, которые сейчас выглядят ключевой и одной из самых дорогих составляющих инвестпрограммы ОАО РЖД. Он упомянул только Центральный транспортный узел –

единственный проект, на который предполагается выделение государственных средств в объеме, превышающем вложения монополии (237,8 млрд руб. против 219,7 млрд руб. в 2021–2025 годах). Вызывающие наибольшие вопросы с точки зрения финансирования высокоскоростная магистраль (ВСМ) Москва–Санкт-Петербург и Южный кластер, о необходимости проработки которого президент говорил в сентябре, в открытой части выступления не упоминались.

Зато Владимир Путин предупредил о необходимости избежать чрезмерной долговой нагрузки ОАО РЖД и отметил, что вечные облигации, которые «поддержали инвестпрограмму компании в текущем году», все же недешевы. Базовый финплан, писал «Ъ» 8 декабря, предполагает соотношение долга к EBITDA на уровне 3,7, за счет роста заимствований и ряда других мер компания рассматривала вариант увеличения его до 3,9. Никто из источников «Ъ» не смог добавить деталей в отношении совещания. Между тем вопросы, которые явно поднимались за кадром, дорогие и сложные.

Главной проблемой нынешнего финплана остается дефицит средств на инвестпрограмму, который ОАО РЖД в период до 2025 года оценивало в 1,19 трлн руб., рассчитывая на господдержку.

Также компания предлагала ряд изменений тарифов, но правительство не согласилось с их вводом в 2021 году. Владимир Путин вообще предложил обсуждать изменение тарифной политики после 2024 года.

Несмотря на скудность информации, эксперты пока оценивают картину совещания в целом оптимистично. Так, глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров считает хорошим знаком, что пассажирская повестка, экономическая эффективность которой для ОАО РЖД далеко не очевидна, «была компактной». По его мнению, инвестпрограмма монополии до 2023 года в последней версии выглядит довольно сбалансированно с учетом того, что основные инвестиции по Южному кластеру и ВСМ запланированы на более поздние годы и могут быть пересмотрены. По расчетам «Ъ», без них дефицит инвестпрограммы сократился бы вдвое, до 610 млрд руб.

<https://www.kommersant.ru/doc/4604789>

1 КАНАЛ; КОНСТАНТИН ПАНЮШКИН; 2020.12.8. 15.00; СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ПРОЕКТЫ ОТРАСЛИ ОБСУЖДАЛИ НА СОВЕЩАНИИ ПО РЖД, КОТОРОЕ ПРОВЕЛ ВЛАДИМИР ПУТИН

Как и на какие деньги будут развиваться российские железные дороги – это основная тема сегодняшнего совещания у президента. Оно прошло в режиме видеоконференции, Владимир Путин выходил на связь из Ново-Огарева. Обсуждались источники финансирования и модернизация инфраструктуры. Планов много, все требуют детальной проработки в интересах всей страны.

Железнодорожный хаб где-то на востоке страны. Свободных путей нет, но дополнительные уже всюду строятся. Стройка гигантская – начинается в глуши между Красноярском и озером Байкал, а заканчивается у самого Тихого океана. С 2013 года здесь расширяют БАМ и восточный отрезок Транссиба, которые вместе называются Восточным полигоном.

– В.Путин: Это узкое место наших железных дорог. Все, кто сегодня присутствуют на совещании, это хорошо понимают. Надо вывозить товар, вывозить на перспективные азиатские рынки. Средства здесь запланированы большие.

В проект уже инвестировано 400 млрд рублей. На эти деньги модернизированы пять тысяч километров путей, построены еще около 700 километров. Созданы или приведены в порядок десятки станций. В результате грузопоток на Дальний Восток в этом году составит 124 млн тонн, что вдвое превышает цифры 2012-го – последнего года до начала модернизации. Новая амбициозная цель – перевезти 210 млн тонн грузов к 2025 году.

Министерство транспорта РФ

– В.Путин: Хочу отметить, пропускная способность железных дорог – это тот ресурс, который необходим для сотен, тысяч российских предприятий, все мы это хорошо понимаем. С расчетом на четко предсказуемое развитие транспортной инфраструктуры вся экономика, по сути, формирует собственные инвестиционные проекты, предприятия формируют собственные инвестпроекты, планируют расширение бизнеса, прием новых сотрудников и так далее.

На развитие Восточного полигона РЖД нужны дополнительные вложения. Однако Владимир Путин призывает брать в долг осторожно.

– В.Путин: Необходимо избежать чрезмерной долговой нагрузки компании. Этим «Российские железные дороги» выпустили новый инструмент для нашего рынка ценных бумаг – так называемые вечные облигации. Это поддержало инвестпрограмму компании в текущем году, обеспечило ее необходимыми ресурсами. Но надо не забывать, что выплачиваются соответствующие деньги по этим облигациям. Сколько там сейчас, Олег Валентинович [Белозеров] скажет, по-моему, до 28 миллиардов планируется.

РЖД увеличивает выручку от грузового транзита. В этом году начинает брать заказы у Японии на отправку целых товарняков. Первый состав с грузами из Страны восходящего солнца ушел из Владивостока в Европу 14 ноября. По морю дорога занимает 50 дней, по железной дороге получается вдвое быстрее.

На совещании было предложено получить дополнительные финансы за счет продажи непрофильных активов РЖД, таких как, например, клиники. Президент призвал очень внимательно подходить к этому вопросу, поскольку в некоторых городах больницы РЖД являются лучшими медучреждениями. И все же у компании большие расходы, к том числе на такие проекты, как Центральный транспортный узел и строительство подходов к портам Азовского и Черного морей.

– В.Путин: Эти проекты носят, безусловно, стратегический характер, имеют долгосрочный комплексный эффект как для отдельных регионов и территорий, так и для всей страны. В том числе они дают загрузку строительных мощностей, обеспечивают заказами отечественных поставщиков и подрядчиков, позволяют создать новые качественные рабочие места.

В этой связи президент обратил особое внимание на состояние инфраструктуры РЖД в целом.

– В.Путин: Я знаю, что количество железнодорожного хозяйства, требующего ремонта, сокращается, но все-таки оно еще не достигло уровня, по-моему, даже 2015 года, поэтому есть над чем работать.

В том числе над комфортом пассажиров. Вот, например, как будет выглядеть обновленный плацкартный вагон. Он чуть шире и длиннее стандартного, но главные изменения внутри – здесь предусмотрены душевые, плюс индивидуальные шторки, светильники, воздуховоды и розетки. Сертификация вагона ожидается во второй половине 2021-го.

https://www.1tv.ru/news/2020-12-08/398135-strategicheskie_proekty_otrasli_obsuzhdali_na_soveschani_i_po_rzhd_kotoroe_provel_vladimir_putin

На ту же тему:

https://www.1tv.ru/news/2020-12-08/398140-parametry_finansovogo_plana_i_investprogrammy_rzhd_obsudili_na_soveschani_i_u_prezidenta

https://www.1tv.ru/news/2020-12-08/398158-vladimir_putin_provel_soveschanie_po_razvitiyu_zheleznodorozhnoy_otrasli

<https://www.vesti.ru/article/2496175>

<https://www.vesti.ru/video/2248168>

<https://www.vesti.ru/video/2248152>

<https://www.vesti.ru/video/2248116>

<https://www.tvc.ru/news/show/id/199060/>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ПАВЕЛ АРСЕНЬЕВ; 2020.12.9; ПИТЕР ДОГОНЯЕТ МОСКВУ; РЕАЛИЗАЦИЯ КОНЦЕПЦИИ РЖД УСКОРИТ РАЗВИТИЕ ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНОБЛАСТИ

В Санкт-Петербурге в развитие транспортной инфраструктуры планируют вложить значительные средства. Программа заработает в 2021 году.

Московская и Санкт-Петербургская агломерации продолжают активно развиваться, что требует своевременного и стратегически выверенного развития транспортной инфраструктуры, прежде всего железнодорожной. Мировой опыт свидетельствует о том же.

Проблемами города на Неве являются пробки на дорогах и загруженность метро. Решить их может интеграция ж/д сообщения в систему общественного транспорта. Так, строительство двух пассажирских полуколец предусмотрено концепцией РЖД по развитию петербургского транспортного узла. Весной ее согласовал Смольный, а в сентябре расширен круг задач рабочей группы, занимающейся проектом. Постановление об этом подписал губернатор Александр Беглов.

«Также нами совместно с правительствами Санкт-Петербурга и Ленинградской области сформирована Комплексная программа развития Санкт-Петербургского железнодорожного узла и прилегающих территорий, – сообщил замгендиректора ОАО «РЖД» Олег Тони. – Данной программой с учетом мероприятий концепции предусмотрено развитие прилегающей автодорожной инфраструктуры, строительство транспортно-пересадочных узлов и автодорожных путепроводов в местах пересечения с железной дорогой».

Главная задача – развитие внутригородских пассажирских перевозок. К 2025 году планируется вывести из города транзитные грузовые потоки, идущие в близлежащие порты – Питер остается для России «окном в Европу». Это положительно отразится и на экологической обстановке, что, по словам Олега Тони, важно для РЖД как социально ответственной компании. К 2030 году построят платформы и пересадки на метро, пустят электричку по маршрутам Ораниенбаум – Пулковое – Белоостров и Гатчина – Балтийская – Лигово – Волковская – Токсово. К слову, недавно Главгосэкспертиза РФ выдала положительное заключение на ПСД для строительства ж/д платформы остановочного пункта «Новая Лахта» в Приморском районе Питера. Ранее началось проектирование транспортно-пересадочного узла для Сертолово.

Движение будет тактовым, поезда будут ходить по расписанию, с небольшим интервалом. Горожане смогут планировать свой график, не боясь опозданий, станут мобильнее. Подобная концепция реализуется в Москве, где построены МЦК и МЦД: ж/д успешно интегрирована в систему общественного транспорта. Значительно возрос пассажиропоток, сократилось время в пути, а поездки обходятся недорого. В Северной столице это еще предстоит сделать. Москва опережает Питер, но и ж/д системы этих агломераций отличаются. Столица развивается «по окружности», и ее радиально-кольцевое движение позволило органично вписать городские электрички в общую инфраструктуру. В Санкт-Петербурге, по словам профессора Виталия Зенцова, много лет проработавшего зампредом горкомитета по градостроительству и архитектуре, иная ситуация сложилась исторически – ж/д ветки упирались в тупики.

– В советское время ж/д транспортом в городе перевозилось 2-2,5 % пассажиров, хотя сеть была достаточно протяженной, – рассказал Зенцов. – В сфере пассажирских перевозок она использовалась неэффективно.

По его словам, над этим всерьез задумались в 1970-х, причем идею вынашивали энтузиасты. Официальные попытки перестроить сеть пришлось на 1980-е, когда вопрос обсуждался на уровне руководства города и железной дороги. Ведущие специалисты

подготовили проектные решения. Предлагалось построить кольцо, но от этой идеи отказались, а в 90-е проект отложили.

Концепция РЖД дает городу второй шанс на создание эффективной транспортной инфраструктуры. Много лет ресурсом повышения пассажиропотока считалось строительство автодорог, чем в Питере активно занимаются. Но глобально этим проблему не решить – появление новых дорог способствует росту числа автомобилей.

– Это такая бесконечная гонка, которая ведет в никуда жителей крупных городов, – говорит Владимир Косой, президент Центра экономики инфраструктуры. – Только общественный транспорт способен решить проблему.

Новая концепция сводится к следующему: большую часть грузоперевозок уберут из центра города и перенесут в пригороды, где находится вся портовая инфраструктура. Это даст пространство и возможности для развития пассажирского транспорта по аналогии с МЦК и МЦД Московского узла.

– Строительство пассажирских веток решит несколько вопросов, – считает Владимир Косой. – Связав полукольцами Ораниенбаум с Белоостровом и Гатчину с Всеволожском, мы обеспечим быстроразвивающиеся пригороды хорошей связью с центром агломерации. Городская электричка будет заведена в промышленные зоны Санкт-Петербурга, что даст толчок их развитию. Они будут создаваться как новые зоны расселения, причем ускоренными темпами. Планируемое увеличение количества поездов из Санкт-Петербурга в города-спутники повысит интенсивность пассажиропотока и уровень доступности любой точки агломерации. Для ряда районов это жизненно важно. Так, в Пулковско-северном районе можно добраться только на автотранспорте. Электричка заметно улучшит жизнь горожан.

Эти решения, по мнению Владимира Косого, эффективны еще и потому, что переориентация железной дороги на пассажирские перевозки существенно дешевле, чем, допустим, прокладка глубоких линий метро. То есть это ко всему прочему еще и достаточно экономичная концепция по сравнению с альтернативными проектами.

<https://rg.ru/2020/12/08/reg-szfo/realizaciia-koncepcii-rzhd-uskorit-razvitie-peterburga-i-lenoblasti.html>

КОММЕРСАНТЪ КАЗАНЬ; КИРИЛЛ АНТОНОВ; 2020.12.9; ЭЛЕКТРОСАМОКАТАМ ТРЕБУЮТ ПРАВА; ТАТАРСТАН ПРОСИТ МИНТРАНС РФ УЖЕСТОЧИТЬ ДЛЯ НИХ ПРАВИЛА

Власти Татарстана попросили **Минтранс РФ** приравнять электросамокаты мощностью 250 Вт и с максимальной скоростью более 20 км/ч к мопедам, для управления которыми необходимы специальные права. Письмо с предложениями, разработанными в региональном управлении ГИБДД, федеральному министерству направил премьер-министр республики Алексей Песошин. Ранее в республике уже начали привлекать к ответственности водителей электросамокатов за нарушения ПДД. Компании по прокату выступают против того, чтобы электросамокаты из-за их мощности приравнивали к мопедам. Они считают, что кикшеринговые самокаты имеют параметры велосипеда, поскольку ограничены по скорости.

Премьер-министр Татарстана Алексей Песошин направил письмо в адрес **министерства транспорта РФ** с предложением по изменению ПДД. В частности, власти предложили ужесточить контроль за современными средствами передвижения, в том числе электросамокатами. Об этом на пресс-конференции в Госсовете Татарстана сообщил **заместитель начальника управления ГИБДД МВД по республике Александр Разумнов**. По его словам, сейчас письмо господина Песошина «находится на рассмотрении» у федерального министерства.

Господин Разумнов отметил, что предложения республики были поддержаны на «круглом столе» в ГИБДД, который прошел в середине октября с участием депутатов и представителей ведомств. “Ъ” рассказывал об этом (см. “Ъ” от 20 октября). Тогда

Министерство транспорта РФ

представители ГИБДД республики выступили с инициативой считать электросамокаты и подобные устройства мощностью более 250 Вт «мопедами». Это влечет необходимость для водителей электросамокатов иметь права на управление. К «средствам индивидуальной мобильности» (СИМ) республиканское управление предложило отнести устройства с максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки до 0,25 кВт и максимальной конструктивной скоростью до 20 км/ч. А вот за теми, кто передвигается на роликовых коньках, обычных самокатах и скейтбордах (то есть устройствах без двигателя), региональное управление предложило сохранить статус пешеходов. Также ГИБДД выступило за то, чтобы водители СИМов спешивались на пешеходных переходах. Ранее **Минтранс России** подготовил свой проект поправок ПДД, в котором предложил электросамокаты отнести к «средствам индивидуальной мобильности» (СИМ). В эту категорию также предлагается включить моноколеса, сегвеи, а также коньки, скейтборды, роликовые коньки и т. д. При этом никаких отдельных требований для управления самокатами в проекте поправок не было. Там лишь говорилось про запрет разгоняться на СИМ быстрее 20 км/ч при совместном движении с пешеходами.

При этом в Татарстане уже сложилась практика, когда пользователей электросамокатов наказывают как водителей транспортных средств. Так, например, в октябре мировой суд Вахитовского района Казани лишил местного жителя Рустема Хайрутдинова водительских прав за отказ проходить медосвидетельствование. В протоколе инспектор ГИБДД указал, что мужчина управлял «мопедом», хотя защита утверждает, что это был электросамокат, который не требует водительских прав. А в ноябре суд в Казани лишил водительских прав 54-летнего Дмитрия Котухова за отказ от медицинского освидетельствования на состояние опьянения. Он управлял 600-ваттным электросамокатом, который также является, по мнению ГИБДД, мопедом.

Александр Разумнов вчера сообщил, что всего в 2020 году на территории республики с участием электросамокатов произошло 13 ДТП. При этом один человек погиб, а 13 получили ранения. По его словам, сейчас в Татарстане более 200 точек проката самокатов, где можно арендовать более 1,4 тыс. таких средств. «Нами предложено включить в СИМы устройства с двигателем мощностью не более 0,25 кВт и с максимальной скоростью до 20 км/час. Остальные устройства, у которых мощность двигателя более 0,25 кВт и с максимальной скоростью более 20 км/час, необходимо отнести к транспортным средствам», – резюмировал вчера чиновник.

Представители прокатного бизнеса соглашаются, что «самокату точно должно быть дано определение в законодательстве и в зависимости от параметра скорости, габаритов определено место для движения». «Сейчас самокаты относят и к пешеходам, и к велосипедам, и к мопедам. Мы свои самокаты в действующем ПДД относим к велосипедам. Все наши самокаты ограничены по скорости – не разгоняются больше 25 км/ч (системное ограничение), имеют двигатели максимальной номинальной мощностью в режиме длительной нагрузки до 250 Вт и стартуют только после того, как оттолкнешься ногой, – это параметры велосипеда в действующем законодательстве», – заявили вчера в компании Whoosh, работающей в том числе в Казани.

Прокатчик указал, что на кикшеринговых самокатах всегда есть ограничение скорости и «ехать на самокате шеринга по тротуару со скоростью 40 км/ч не получится, а на частном – возможно». При этом в компании выступили против того, чтобы электросамокаты из-за их мощности приравнивали к мопедам. «Мощный двигатель помогает самокату везти большой вес в горку, например. Двигатель электросамоката помогает ему тормозить – кажется, тут тоже хотелось бы иметь запас. Если самокат ограничен по скорости, он может быть мощностью 265 Вт? Кажется, мощность не должна быть единственным параметром», – сказали “Ъ” в Whoosh.

<https://www.kommersant.ru/doc/4604871>

КОММЕРСАНТЪ FM; ЕЛЕНА ИВАНОВА; 2020.12.8; ПОПРАВКИ В ПДД ТРЕБУЮТ КОРРЕКТИРОВКИ; ПОЧЕМУ ПРОЕКТ МИНТРАНСА ОТПРАВИЛИ НА ДОРАБОТКУ

Электросамокаты пока не появятся в правилах дорожного движения – проект поправок **Минтранса** отправили на доработку. В ПДД, например, хотели ввести понятие «средство индивидуальной мобильности», под него подпали бы не только самокаты, но также гироскутеры и моноколеса. Таким участникам дорожного движения, например, предлагали запретить разгоняться быстрее 20 км/ч на тротуаре. Максимальный штраф за нарушения собирались установить на уровне 1,5 тыс. руб.

Некоторые предложения **Минтранса** не соответствуют действующим законам, рассказал **участник рабочей группы, председатель движения «Союз пешеходов» Владимир Соколов**: «Проект поправок не соответствует требованиям, предусмотренным Гражданским кодексом. Это статья 1079, которая предусматривает право граждан, пострадавших в ДТП от наезда транспортных средств, получить возмещение ущерба за вред жизни и здоровью, независимо от вины. Поправки всячески уходят от определения “транспортное средство”, несмотря на то, что электросамокаты с мощностью больше 250 Вт, очевидно, являются мопедами. Если двигатель менее 250 Вт, значит, их можно относить, допустим, к велосипедам, просто транспортным средствам.

В поправках без всяких объяснений из транспортных средств исключены средства индивидуального передвижения, и это серьезное нарушение законодательства».

Как рассказали “Ъ FM” в Союзе пешеходов, в прошлом году в стране зафиксировали более сотни ДТП с участием автомобилей и электросамокатов, несколько человек погибли. При этом, точной статистики о случаях наезда водителей электросамокатов на пешеходов нет.

Электросамокатчикам подогнали штраф

Тем временем, в проекте поправок есть другие аспекты ПДД, которые требуют срочной корректировки, говорит президент Межрегиональной ассоциации автошкол Татьяна Шутылева: «Есть в этом огромном – 59 страниц – пакете поправок, например, поправки о приведении ГОСТов по дорожным знакам и дорожной разметке в соответствие с действующими правилами дорожного движения.

Уже достаточно долгое время действуют новые ГОСТы, а на самом деле в правила дорожного движения это еще все не внесено.

И отсылки в правилах, в приложениях, где идет, например, дорожная разметка, по старому недействующему ГОСТу, конечно, недопустимо. Как нам обучать будущих водителей в автошколе, когда нет, вообще, например “вафельной” разметки, всех новшеств, разметки бело-желтого цвета для пешеходного перехода и так далее?»

В некоторых компаниях, занимающихся прокатом электросамокатов, предложенные **Минтрансом** поправки приветствовали. И добавили, что уже тестируют систему, которая позволит автоматически ограничивать скорость самокатов в местах скопления людей.

<https://www.kommersant.ru/doc/4604388>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2020.12.8; САМОКАТАМ ДАЛИ РАЗВОРОТ; ГАДЖЕТЫ С МОТОРОМ ПРЕДЛОЖЕНО СЧИТАТЬ МОПЕДОМ

Масштабный проект поправок в Правила дорожного движения, который вводит понятие «средства индивидуальной мобильности» (СИМ) для самокатов и прочих гироскутеров, не прошел регуляторной гильотины. Его решено отправить на доработку. Большинство экспертов рабочей группы не согласовали предложенные **Минтрансом** изменения.

Напомним, что в поправках предлагалось прописать правила для тех, кто передвигается на электросамокатах, гироскутерах и моноколесах. Уж слишком много проблем они создают, как на дорогах для водителей, так и на тротуарах для пешеходов. К новым средствам

индивидуальной мобильности – самокатам с моторчиком, да и к обыкновенным самокатам – оказались не готовы не только участники дорожного движения, но и нормативные акты. Пробел в правилах, благодаря которому пользователи этих гаджетов причисляются к пешеходам, создал серьезный дорожный конфликт. Самокатчики гоняют по тротуарам и сбивают прохожих. Они ездят по скоростным дорогам и создают опасные ситуации.

Но прописать правила для них оказалось очень нелегко. Проект поправок зрел более года. И когда все ведомства его между собой с большим трудом согласовали и уже была надежда, что он будет принят до конца года, рабочая группа по регуляторной гильотине завершила его на доработку.

Проект масштабен не только по тому, что впервые прописывает использование самокатов и их электронных собратьев. В нем правила приводятся в соответствие с действующими нормативными актами, например ГОСТами. Так, на разметку у нас давно введен и действует новый стандарт. А правила ссылаются на уже давно отмененный.

Уточняются в проекте некоторые термины. Вводится четкий запрет на остановку и стоянку на направляющих островах. Добавляются новые знаки. Уточняются требования к автобусам. Например, разрешено двигаться со скоростью не более 90 км/ч автобусам, у которых места оборудованы ремнями безопасности. В ныне действующих правилах упоминаются только некие междугородние автобусы, но что это такое – не расшифровывается.

Снова досталось поправок многострадальному круговому движению.

На самом деле, в этом проекте закрепляется все то, что уже и так используется и применяется на практике. Обо всех этих новациях «Российская газета» уже писала.

Что же не понравилось экспертам?

– Мы предлагаем разделить этот объемный пакет поправок в ПДД на две части, – говорит член рабочей группы, президент межрегиональной ассоциации автошкол Татьяна Шутылева. – В первую очередь принять те поправки, которые вносят в правила изменения по дорожной разметке. Это необходимо для того, чтобы устранить большую правовую коллизию, связанную с утверждением в 2018 году нового ГОСТа по дорожной разметке.

Сегодня на дороге водитель может встретить разметку желтого, синего, красного, зеленого цвета, «вафельную» разметку», но в Правилах дорожного движения таковые отсутствуют, потому что в них дорожная разметка до сих пор представлена по устаревшему, уже не действующему ГОСТу.

– Из-за этого могут возникать непредвиденные ситуации на дороге, и, безусловно, это создает большие трудности при подготовке водителей в автошколах, – уточняет Татьяна Шутылева. – Остальные инициативные предложения по внесению изменений в правила, особенно по средствам индивидуальной мобильности, нуждаются в дополнительной проработке, поскольку вызвали серьезную критику экспертного сообщества.

Напомним, электросамокатам предложено разрешить ездить по тротуарам со скоростью 20 км/ч, а также разрешить тем СИМ, которые оборудованы мотором выезжать на проезжую часть, если скорость на дороге разрешена не более 60 км/ч.

Специалист Дирекции по организации дорожного движения Санкт-Петербурга Дмитрий Попов в своей аналитической записке проекта поправок указывает, что данное определение СИМ создает предпосылки для ухода транспортных средств, которые требуют наличия прав, под этот термин. А это создаст реальную опасность на дороге.

По его мнению надо уточнить термины «транспортное средство» и «механическое транспортное средство». При этом последнее – это то, что приводится в движение двигателем мощностью от 0,25 кВт.

Напомним, что сейчас в некоторых регионах электросамокаты причисляют к мопедам и требуют от тех, кто ими управляет наличия прав. И это вполне логично, поскольку мощность у этих агрегатов даже выше, чем у мопеда.

На это же указывает в своем заключении председатель «Союза пешеходов» Владимир Соколов. Он также говорит о том, что непризнание этой техники транспортным средством приведет к снижению ответственности ее владельцев. А скорость 20 км/ч на тротуаре – вообще опасна для пешеходов. Ведь никто не проводил краштестов и не узнавал, к чему может привести столкновение электросамокатчика с пешеходом на такой скорости.

Зато проводились исследования по торможению этих гаджетов. У всех у них тормозной путь больше, чем у автомобиля. Но при этом за рулем машины сидит водитель, который обучался и сдавал экзамен, а на СИМ может оказаться ребенок, который про правила краем уха в школе слышал.

Кроме того, в проекте правил по непонятной причине термин «мопед» решили дополнить еще одним квалифицирующим признаком – наличием сиденья. Понятно, что это его отличает от самоката. Однако эксперты считают это излишним. Они считают, что при такой мощности и скоростных характеристиках подобные самокаты, независимо от того, с сиденьем они или без, должны признаваться мопедами.

Вообще эксперты высказались против введения термина СИМ. Они считают, что более четкое указание, что такое транспортное средство, механическое транспортное средство, а также понятие «водитель» вполне закрывают во многом надуманную правовую лакуну по отношению к популярным гаджетам. Более того, предвосхищают появление новых устройств для передвижения.

Напомним, что накануне заместитель начальника Госавтоинспекции МВД России Владимир Кузин на пресс-конференции, посвященной детской безопасности, упомянул, что сейчас зима и есть время до весны отточить все формулировки, касающиеся средств индивидуальной мобильности, все обдумать и доработать.

<https://rg.ru/2020/12/07/gadzhety-s-motorom-predlozhenno-schitat-mopedom.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.12.9; ПРОГУЛКА ПО АВТОПАРКУ; КАКИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ НОВИНКИ МЫ ВСТРЕТИМ НА ТРАССАХ

Плату спишет автомат

Третий пусковой комплекс Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД-3) в Подмосковье, открытый в ноябре, сразу же назвали самой «умной» трассой России. Установленные здесь современные бесконтактные комплексы взимания платы «Свободный поток» уже оценили автомобилисты.

Останавливаться перед шлагбаумом, чтобы заплатить, не нужно. Автомобили свободно проезжают под рамкой. Система сама считывает их госномера и габариты, начисляет плату.

С транспондера деньги спишутся автоматически. Если транспондера нет, можно заранее купить билет или внести плату после проезда.

50 процентов составляет скидка на проезд по всему участку ЦКАД-3 в 105 километров для владельцев транспондеров T-pass. Автомобилисты с другими транспондерами платят со скидкой в 15%, а без транспондеров – по базовому тарифу. Для легковых автомобилей полная плата составляет 510 рублей.

Беспилотникам напишут закон

Закон о беспилотных автомобилях в России, как предусмотрено **нацпроектом**, примут в следующем году. Урегулировать инновационную сферу необходимо как можно быстрее, говорят представители власти и эксперты.

Внедрять беспилотные автомобили на российских дорогах предполагается поэтапно. Правила установят для операторов, управляющих машинами дистанционно, и для водителей, которые сидят за рулем и просто следят за обстановкой.

Водителям помимо обычного удостоверения потребуется дополнительный документ на право управлять беспилотником.

Министерство транспорта РФ

Отвечать за эксплуатацию беспилотников, в том числе определять порядок расследования ДТП с их участием, станет уполномоченный правительством орган исполнительной власти. Чтобы нормы не препятствовали, а способствовали развитию наукоемкой отрасли, необходимо находиться в постоянном контакте с передовыми отечественными организациями, центрами компетенций цифровой трансформации, отмечают в **минтрансе**.

Сейчас прорабатывают элементы законопроекта. Например, могут обязать оснащать беспилотники «черными ящиками» для фиксации причин происшествий.

В порядке эксперимента беспилотные автомобили уже ездят по дорогам Москвы, Санкт-Петербурга, Татарстана и еще десятка регионов в разных частях страны.

Новые автобусы поехали в регионы

Новые автобусы и троллейбусы в этом году в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** поступают в 12 регионов. В федеральном бюджете до 2024 года предусмотрено 20 млрд рублей, по 4 млрд рублей ежегодно.

Всего будет поставлено 447 газомоторных автобусов большого класса и 64 троллейбуса. В этом году в программе участвуют Пермская, Белгородская, Воронежская, Екатеринбургская, Ивановская, Кемеровская, Липецкая, Нижегородская, Омская, Самарско-Тольяттинская, Череповецкая и Казанская городские агломерации. Перевозчики могут приобрести автобусы в лизинг со скидкой 60%.

Как отметили в **минтрансе**, заявки регионов уже набираются на общую сумму в 53 млрд рублей на 2020 год и на 60 млрд рублей – на следующий. Потому программу предложили преобразовать в отдельный федеральный проект и увеличить ее финансирование.

Эксперимент

В Екатеринбурге задумали вернуться к принципам самостоятельной оплаты пассажирами проезда в автобусах, такого в городе не было с конца советской эпохи. Кондукторов планируют заменить валидаторами. Власти рассчитывают, что комфорт нового общественного транспорта станет стимулом и для гражданской сознательности пассажиров. Вернется в жизнь лозунг «Совесть – лучший контролер», а помогать будут видеокамеры, установленные в салоне автобусов.

Недавно в город поступили 57 новых автобусов НефАЗ. Такого массового обновления парка общественного транспорта в столице Среднего Урала не было. Все машины закуплены в лизинг по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Используют экологически чистое газовое топливо.

Зеленый окрас автобусов – символ их экологичности. Кроме того, запуск на линию новых машин поможет бороться с пробками в городе. Власти Екатеринбурга давно склоняют свердловчан передвигаться по городу не на личном, а на общественном транспорте.

Зеленые авто выстроились на главной площади Екатеринбурга елочкой, словно символизируя новый период в транспортной реформе города. По словам мэра Александра Высокинского, новинки общественного транспорта сравнимы с «приличной легковой машиной».

– Кондиционер не только в кабине водителя, но и в салоне, системы безопасности, видеонаблюдения, пожаротушения, антиблокировочная система при резком торможении, – оценил «начинку» глава города.

Большинство новых машин уже вышли на линию – для управления ими экипажи прошли специальную подготовку. Большинство водителей привыкли к дизельной технике, новые газомоторные модели – в новинку. Они отличаются и ходовыми характеристиками, и технической начинкой кабины: компьютеры, дисплей с всплывающей информацией, и даже сиденье способно подстраиваться под водителя. Причем экипажи обучались с расчетом на запас. Мэрия Екатеринбурга уже подала заявку на очередную партию – более полусотни новых автобусов.

РБК; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2020.12.9; БИЗНЕС ПОПРОСИЛ МИШУСТИНА ПОМЕНЯТЬ УСЛОВИЯ ДЛЯ ИНВЕСТИЦИЙ В ПОРТЫ

Владельцы портов попросили премьера направить на доработку законопроект, вводящий ответственность за срыв сроков для инвесторов в портовую инфраструктуру. Его принятие в нынешнем виде затормозит реализацию проектов, считают они

Владельцы морских портов обратились к премьер-министру Михаилу Мишустину с просьбой поручить **Минтрансу** доработать с их участием внесенный в Госдуму законопроект, который вводит ответственность для инвесторов в портовую инфраструктуру за срыв сроков проектов.

Об этом говорится в письме исполнительного директора Ассоциации морских торговых портов (АСОП) Серика Жусупова, которое он направил Мишустину 2 декабря. У РБК есть копия письма, его подлинность подтвердил председатель комитета инвестиционных программ развития портовой инфраструктуры и производственных вопросов АСОП, директор по взаимодействию с государственными органами Global Ports Дмитрий Морозов.

Письмо было получено и направлено в **Минтранс** для ответа заявителю, сообщили РБК в пресс-службе правительства. Представитель **Минтранса** сказал, что **ведомству известно про письмо ассоциации: оно «прорабатывается», поэтому комментировать подробности преждевременно.**

В чем суть поправок в закон о портах

Законопроект, предполагающий поправки в закон о морских портах, обязывает инвесторов согласовывать с ведомствами и регионами инвестиционную декларацию, на основании которой будет заключаться соглашение о создании объектов инфраструктуры морских портов и реконструкции портов, находящихся в частной собственности. В эту декларацию должны включаться обязательства инвесторов по размеру инвестиций, срокам ввода в эксплуатацию объекта и объемам грузов, которые будут переваливаться через порты. Инвесторы должны будут предоставить по этим обязательствам денежное обеспечение или банковскую гарантию, «соразмерную» вкладу в проект государства, либо инвестиций РЖД, или средств «**Росавтодора**» и «**Росморречфлота**». За неисполнение любого из этих требований предусматриваются штрафы для инвесторов.

□ 800 млрд инвестиций

По данным консалтинговой компании SRG, до 2025 года инвестиции в ключевые проекты по строительству новых портов в России и увеличению мощностей уже существующих составят около 800 млрд руб. Крупнейшие из них реализует НОВАТЭК – это строительство терминала «Утренний» на Гыданском полуострове в Ямало-Ненецком автономном округе за 164 млрд руб. и двух перегрузочных комплексов в Мурманске и на Камчатке за 79,1 млрд руб. и 70,1 млрд руб. соответственно.

Ранее представитель **Минтранса** пояснил, что принятие законопроекта повысит эффективность использования государственной инфраструктуры морских портов и позволит исключить случаи, когда фактические объемы перевалки груза не соответствуют заявленным инвестором. «В последнее время в морских портах увеличилось число инвестиционных проектов, реализация которых приостановлена инвестором на неопределенный срок», – говорится в пояснительной записке к законопроекту. Например, приостановлена реализация четырех проектов на Дальнем Востоке и двух – в Азово-Черноморском бассейне из-за нехватки у инвесторов финансирования. «При этом законодательные механизмы урегулирования взаимоотношений с инвестором, не реализующим проект, отсутствуют», – указано в записке.

Министерство транспорта РФ

Глава АСОП считает, что принятие законопроекта в нынешней редакции неизбежно приведет к сдерживанию реализации текущих инвестиционных проектов и консервации новых проектов. В письме Мишустину он приводит следующие аргументы:

Требование к инвестору предоставлять денежное обеспечение или банковскую гарантию может привести к невозможности реализации проектов, так как ведет к увеличению стоимости инвестиций для частного инвестора. Он и так «уже обременен значительными обязательствами и гарантиями на выплату банковских кредитов и будет вынужден заложить в финансовую модель дополнительные расходы, обязательства перед банком, а также риски, связанные с возвратом средств в размере стоимости объектов федеральной собственности», – указывает Жусупов.

Оценка объемов обрабатываемых грузов на этапе подготовки инвестиционной декларации носит предварительный характер. «Требования принятия инвестором на себя ответственности за объемы обрабатываемых грузов, объемы инвестиций и точные сроки реализации инвестиционного проекта с обязательным закреплением этих обязательств в соглашении считаем на этом этапе неприемлемыми», – указывает глава ассоциации.

Законопроект также содержит условия дискриминационного характера в отношении инвесторов, что противоречит политике о защите и поощрении капиталовложений, которую проводит правительство, указывает глава АСОП. С одной стороны, законопроект предъявляет обязательное требование по предоставлению инвестором гарантий по соразмерным вложениям с затратами государства или госструктур, которые направляют на создание инфраструктуры. С другой, законопроект не обязывает органы исполнительной власти и госкомпании, такие как РЖД и «Росавтодор», брать на себя обязательства по развитию транспортной инфраструктуры на дальних и ближних подходах к строящимся портам, говорится в письме.

АСОП в августе жаловалась в ФАС из-за того, что разработанный законопроект вводит дополнительные административные барьеры, нарушающие законодательство о защите конкуренции, так как к инвесторам будут предъявляться дополнительные требования. Но заместитель главы службы Александр Редько тогда заявил газете «Коммерсантъ», что документ «предъявляет разумные требования к инвесторам морских портов – выполнять свои обязательства в срок, если хочешь, чтобы государство развивало инфраструктуру».

К каким последствиям могут привести поправки

Принятие законопроекта в нынешнем виде негативно скажется на всех инвесторах в портовую инфраструктуру, считает директор по взаимодействию с государственными органами Global Ports. По его словам, речь идет о способности давать гарантии по грузопотоку и срокам реализации проекта, а не только о размере таких гарантий. Источник в компании, владеющей действующим портом, предупреждает, что в случае принятия таких поправок под угрозой окажутся проекты, у которых отсутствует собственная грузовая база, – «Лавна», «Тулома», порт Приморск, «Лугапорт». По его словам, они не смогут гарантировать денежными средствами сроки и объемы загрузки.

«Закон бьет против тех, у кого нет гарантированного груза или нет провозной способности РЖД. Если инфраструктура РЖД уже развита и грузы есть, то риск небольшой», – отметил собеседник в компании, владеющей действующим портом. «Самое главное, что ответственность несимметричная. Ни РЖД, ни «Росавтодор», ни «Росморпорт» никакой ответственности в размере инвестиций портовиков не несут», – добавляет Морозов.

До последнего времени ситуация была перекошена в другую сторону – инвестор мог не брать на себя жестких обязательств, что портовый объект заработает, и мог отказаться от реализации проекта, например, из-за изменения рыночной конъюнктуры, в то время как государство и госкомпании строили инфраструктуру без гарантий грузопотока, напоминает гендиректор «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. «Законопроектом в нынешней редакции маятник сдвигается в сторону чрезмерных обязательств для

инвесторов без соответствующих гарантий со стороны государства. Если он будет принят в таком виде, то, действительно, может остановить инвестиционную деятельность в этой сфере», – указывает он. Стоит надеяться, что в ходе обсуждения документа в Госдуме будет найден компромисс, предполагающий обоюдные обязательства обеих сторон, заключает эксперт.

https://www.rbc.ru/business/09/12/2020/5fcf91aa9a79477456fc29ea?from=from_main_1

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.12.9; ИНВЕСТОРЫ ГАРАНТИРУЮТ ИСПОЛНЕНИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ ПО МОДЕРНИЗАЦИИ ПОРТОВ

Инвесторы должны будут предоставить финансовое обеспечение или банковскую гарантию выполнения своих обязательств по участию в модернизации инфраструктуры морских портов России.

Такие условия предполагается прописать в соглашениях об инвестициях, законопроект внесен правительством в Госдуму.

Разработал документ в **Минтранс**. Как пояснили «РГ» в **министерстве**, таким образом, будет выработан эффективный механизм выполнения взятых инвестором обязательств. Предложение направлено на обеспечение полной загрузки портовых мощностей. Также принятие законопроекта позволит исключить случаи, когда фактические объемы перевалки груза не соответствуют объемам, заявленным инвестором при реализации проектов строительства и реконструкции объектов портовой, добавили в **Минтрансе**. Условие об обеспечении объемов перевалки грузов также предполагается включить в соглашения.

Заключать такие соглашения инвесторы будут после согласования декларации о намерениях инвестиций. В соглашениях будет прописана обязанность инвестора осуществить свою деятельность и инвестиции в определенном объеме и определенные сроки. Требования к содержанию декларации и порядок ее согласования, как предполагается, должен утвердить **Минтранс**.

Сейчас объекты инфраструктуры морского порта строят лишь на основе декларации о намерениях инвестирования, разработанной самим инвестором и согласованной **Росморречфлотом**. Но этот документ носит рекомендательный характер и не устанавливает никаких обязательств инвесторов по реализации проекта, указывают авторы законопроекта. В результате, в последнее время в стало расти число приостановленных на неопределенный срок инвестпроектов. При этом, предоставленные инвесторам земельные участки не используются. Например, сейчас приостановлена реализация четырех проектов на Дальнем Востоке и двух проектов в Азово-Черноморском бассейне из-за отсутствия у инвесторов возможности их финансирования, указывают авторы законопроекта.

Таким образом, прописав ответственность инвесторов, предполагается навести порядок в этой сфере.

Бизнес придерживается иной точки зрения. Портовая отрасль сейчас – один из немногих примеров поступательного развития, говорит председатель инвестиционного комитета Ассоциации морских торговых портов России Дмитрий Морозов. «За последние 20 лет мощность портов увеличилась почти в четыре раза. Это свидетельствует о том, что в отрасли был создан благоприятный инвестиционный климат, было успешно реализовано много проектов», – заметил он в беседе с «РГ». Но если принять законопроект в том виде, в каком он внесен в Госдуму, инвестиционные условия в отрасли существенно ухудшатся, некоторые проекты попросту закроются. В частности, условие о гарантиях со стороны инвесторов в виде обеспечения в размере стоимости государственных вложений повысит стоимость и так недешевых заемных средств для реализации проекта, говорит Морозов.

При этом, проблемы с неготовностью в срок объектов инфраструктуры портов не носят массового характера, и решать их можно было бы в индивидуальном порядке. Инвесторы должны иметь возможность, приостанавливать реализацию проекта из-за спада рынка внешней торговли, снижения спроса на транспортные услуги портовых терминалов или с невозможностью провести груз в или из порта с учетом недостаточной провозной способности подъездных путей, настаивают в ассоциации. К тому же сейчас проблем с перегрузочными мощностями в портах сейчас нет. Проблема связана с подъездными путями, с темпом их развития.

Чтобы решить вопрос с одновременным вводом объектов портовой инфраструктуры и подъездных путей можно было бы внести симметричную ответственность для всех участников инвестиционной деятельности. В частности, можно было бы закрепить обязательства по срокам строительства подъездных путей к портам, предлагает Морозов. Обсуждаемые положения законопроекта не прошли обязательных процедур общественного обсуждения с отраслевым бизнес-сообществом, а потому могут нести дополнительные неучтенные риски, добавляет он.

<https://rg.ru/2020/12/08/investory-garantiruiut-ispolnenie-obiazatelstv-po-modernizacii-portov.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ИГНАТОВА; 2020.12.8; КОРСАКОВСКИЙ МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ ЖДЕТ ГЛОБАЛЬНАЯ РЕКОНСТРУКЦИЯ

В рамках рабочей поездки в Сахалинскую область заместитель председателя правительства РФ – полномочный представитель президента РФ в ДФО Юрий Трутнев провёл совещание о перспективах развития Корсаковского морского торгового порта.

«Первое, что приходит в голову, когда мы говорим о развитии островной территории, – это необходимость развития портовой деятельности. Совещание проходит на территории порта в Корсакове. Этот проект имеет большое значение для Сахалинской области. Корсаковский морской торговый порт обеспечивает до 80% грузопотока региона и является одним из крупнейших круглогодичных портов – операторов по перевалке всех видов сухих грузов на Дальнем Востоке. Порт производит пока сложное впечатление: он не может принимать крупнотоннажные суда, вызывает вопросы состояние портовой техники. Много чем надо заниматься, чтобы порт действительно стал современным», – отметил Юрий Трутнев.

В границы Корсаковского морского торгового порта входят два морских причала. Навигация в порту осуществляется круглогодично, за исключением терминалов Пограничное и Озерский, где навигация открывается 15 мая и проходит до 15 декабря. Морской порт принимает у причалов суда с осадкой до 7,5 метров.

В порту производятся перевозка пассажиров, грузовые операции. Ежегодный грузооборот порта составляет более 1,5 млн тонн. «Задача стоит по увеличению объёма деятельности до 30 млн тонн. Это повышение в 20 раз. Достаточно амбициозная задача», – заметил вице-премьер.

Проект предусматривает реконструкцию и расширение действующего Корсаковского морского торгового порта с созданием на его территории многофункционального глубоководного порта-хаба, включающего комплекс современных грузовых и грузопассажирского терминалов. Порт предназначается для обслуживания текущего и перспективного грузопотока Сахалинской области с учетом организации мультимодального транзита с использованием мостового перехода Селихино – Ныш через пролив Невельского.

Объём инвестиций в рамках первого этапа развития порта, по предварительным расчетам, составит около 99 млрд рублей. «Существенно важное значение имеет определение источника инвестиций. Уверен в том, что модернизацию порта надо проводить с

привлечением частных инвестиций. А чтобы пришли частные инвесторы надо создать условия, чтобы бизнес был уверен, что его вложения будут эффективными. Государство, со своей стороны, должно оказывать помощь в инфраструктуре, в приведении в порядок государственной собственности – технических сооружений», – считает Юрий Трутнев.

Он добавил, что порт надо приводить в современное состояние, чтобы он мог принимать суда различного класса. В своем текущем состоянии порт не создает условия для развития региона и Северного морского пути. «Необходимо сделать так, чтобы при минимальных бюджетных вложениях привлечь максимум частных инвестиций. Сейчас идет формирование грузовой базы. В её формирование вовлечены серьезные компании. Мы убеждены, что Сахалин сможет стать крупным логистическим хабом, логистической силой», – отметил министр РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики Алексей Чекунков.

Оценивалась перспектива включения Корсаковского морского торгового порта в **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**.

«Для того, чтобы включить реконструкцию Корсаковского морского торгового порта в Комплексный федеральный план надо, чтобы этот проект был. А сейчас проект находится в состоянии подготовки. Но понятно, что Корсаковский морской торговый порт – это основной порт Сахалина, и мы никак не обойдем Корсаков на трассе Северного морского пути. А сейчас мы достаточно интенсивно начали работу по созданию инфраструктуры Севморпути. Одна из существенных задач, которую нам надо решить, чтобы этот путь состоялся, – безопасность судов, возможность проведения аварийно-спасательных работ, связь. Точка, где суда смогут отстаиваться в любую погоду, для нас имеет принципиальное значение. Это делает Северный морской путь безопаснее, а значит и привлекательнее для транзитных судов», – отметил Юрий Трутнев.

<https://rg.ru/2020/12/08/reg-dfo/korsakovskij-morskoj-torgovyj-port-zhdet-globalnaia-rekonstrukciia.html>

ИЗВЕСТИЯ; АННА РАЗИНА; 2020.12.9; «СЭКОНОМИТЬ НЕ ПОЛУЧИТСЯ»: БАЗАМ СТРАХОВЩИКОВ ПРИДУМАЛИ АЛЬТЕРНАТИВУ; ПОЗВОЛИТ ЛИ ЕДИНАЯ ИНФОРМАЦИОННАЯ СИСТЕМА СНИЗИТЬ СТОИМОСТЬ ОСАГО

В Госдуме придумали единую информационную систему для оптимизации выдачи страховых полисов. Зачем она нужна, поможет ли она снизить стоимость страховки для автомобилистов и что думают про нее участники отрасли и эксперты, разбирались «Известия».

Создать автоматизированную информационную систему страхования предложили в Госдуме. Согласно пояснительной записке, главная цель законопроекта – повысить конкуренцию на страховом рынке. Одним из ее условий является информационная прозрачность и обеспечение ценовой доступности страхования. Проще говоря, страхователям должно быть абсолютно понятно, почему одним приходится платить одну сумму за определенную услугу, например полис ОСАГО, а у других водителей она может отличаться в ту или другую сторону.

Зачем нужна единая система

Сейчас на российском страховом рынке одновременно функционируют несколько систем хранения информации по отдельным видам страхования, в отношении каждой из которых действуют свои правила. К примеру, данные автомобилистов хранятся в АИС ОСАГО. Авторы законопроекта считают такой подход неэффективным.

«Ключевым требованием к созданию базы данных в сфере страхования, отвечающей заявленным целям, является полнота и достоверность собираемой информации по всем видам страхования. Присутствие на страховом рынке нескольких систем не отвечает указанным целям, а также связано с дополнительными издержками страховых организаций, которые в конечном счете несут страхователи. В этой связи законопроектом

Министерство транспорта РФ

предлагается создание централизованной системы хранения информации на страховом рынке», – говорится в пояснительной записке.

Авторы идеи считают, что появление централизованной системы хранения информации на страховом рынке с прямым участием Банка России сделает такую систему более эффективной, а качество информации в ней будет выше за счет доступа к государственным информационным системам, включая системы Банка России. Законопроект предполагает, что после прекращения действия договора страхования информация будет храниться в системе еще 10 лет.

Один из авторов документа, председатель комитета Госдумы по финансовому рынку Анатолий Аксаков также предложил создать комитет пользователей, состоящий из представителей страхового сообщества. В его компетенции будет рассмотрение правил деятельности оператора автоматизированной информационной системы страхования, тарифов на его услуги. Переход к централизованной системе хранения информации предлагается сделать постепенным.

Бюро страховых историй

По словам Аксакова, в настоящее время общество ожидает и от регулятора, и от участников страхового рынка принципиально другого качества информационного взаимодействия. То есть не автоматизации отдельных бизнес-процессов, а создания единой экосистемы, фактически полноценного Бюро страховых историй. Это позволит гражданину получать в цифровом формате услуги страхования, а страховым организациям и другим участникам рынка – использовать достоверную информацию для оценки рисков.

«К сожалению, действующая структура не позволяет этого достичь, в том числе из-за приоритета собственных коммерческих устремлений над общественными интересами. Учитывая изложенное выше, Банк России предлагает рассмотреть возможность передачи функций операционной поддержки процессов заключения договоров ОСАГО и предоставления сервисов Бюро страховых историй специальному юридическому лицу, с внесением необходимых изменений в действующее страховое законодательство», – рассказал «Известиям» Анатолий Аксаков.

По его словам, предложение может быть реализовано в рамках создания дочернего юридического лица со стопроцентным участием Банка России в уставном капитале.

Как сделать ОСАГО дешевле

Аксаков рассказал, что автоматизированная информационная система страхования поспособствует снижению стоимости страховых продуктов, в том числе полисов ОСАГО. Снижение цен обеспечит сокращение издержек самих страховых компаний, а также даст пользователям возможность оперативно сравнивать на едином портале цену на услугу у всех участников рынка и выбирать наиболее доступную.

«Будет создан отдельный портал под патронажем Центробанка, на котором сосредоточат информацию по страховым продуктам всех российских страховых компаний, и эти продукты тут же можно приобрести. В конце концов внедрение системы позволит минимизировать издержки как потребителей, так и страховщиков. Потребитель, таким образом, сможет выбрать наиболее подходящие страховые инструменты по цене и качеству. А с другой стороны – страховщики будут иметь полную информацию о своих клиентах, видеть их историю. В итоге внедрение системы позволит минимизировать издержки как потребителей, так и страховщиков», – заявил Аксаков.

По его словам, скорее всего, в личный кабинет на портале системы можно будет зайти с использованием учетной записи на сайте госуслуг. Также, возможно, для удобства граждан появится мобильное приложение.

Что думают страховые компании

Оценить инициативу создания такой системы и ее возможное влияние на ценообразование отказались все страховые компании первого эшелона – на запрос «Известий» они не

ответили. Между тем исполнительный директор Российского союза автостраховщиков (РСА) Евгений Уфимцев заявил о готовности развивать в первую очередь уже существующую систему АИС ОСАГО.

«Как показывает практика, в процессе заключения договора каждый страховщик делает около 20 запросов к АИС ОСАГО на каждый договор. Всего в день страховщиками делается несколько миллионов запросов. Кроме того, запросы к АИС ОСАГО исходят и от самих автовладельцев: при проверке своего полиса ОСАГО, если покупает его у агента, – на предмет того, не является ли он фальшивым, при проверке КБМ, при проверке полиса ОСАГО в случае ДТП и так далее. Мы отмечаем стабильную работу базы и готовы ее развивать и дальше», – заявили «Известиям» в РСА.

Подешевеют ли полисы

Президент Национального автомобильного союза Антон Шапарин считает, что новыми предложениями государство прорабатывает варианты повышения доверия к действующей системе страхования:

«На страховом рынке есть две фундаментальные проблемы. Первая – недоверие граждан к страховой системе, в том числе к ОСАГО. Потому что многие с ней сталкивались и многие имеют негативный опыт. И количество людей, которые добровольно отказываются от ОСАГО, составляет около 10%, эта цифра растет год от года. И она далеко не всегда связана с падением покупательной способности. Поэтому задача государства – вернуть доверие к системе. Вторая проблема отрасли – это отсутствие возможности у разных категорий граждан приобрести страховые полисы, ведь известны случаи, когда страховщики просто отказываются продавать полисы ОСАГО. В один период времени это были автобусные перевозчики, потом мотоциклисты, таксисты, отказы получали и обычные автомобилисты. В итоге они жалуются в Центробанк. И чтобы заставить страховые компании все-таки продавать полисы даже тем, кому они не хотят, и тем самым исполнять свои обязательства по обеспечению страховых продуктов, ЦБ и хочет создать такую систему», – поясняет эксперт.

«Страховое лобби не заинтересовано в такой системе»

По оценке Шапарина, появление такой системы не гарантирует серьезной экономии в продвижении своих продуктов для страховых компаний.

«Одна из идей системы – обеспечить возможность страховщикам сэкономить какие-то деньги. Но сейчас у них уже есть свои маркетплейсы, армии страховых агентов, и экономия в этом плане уже не так важна, потому что все издержки страховые компании по сути уже понесли. При этом вторжение государства в компетенции страховщиков, а именно в те вопросы, кому и какие страховые продукты продавать, повышение контроля государства за тарифами, возможность сравнивать тарифы сразу в разных компаниях нравится не всем страховщикам. Я уверен, что у многих при таком сравнении тарифы будут совпадать вплоть до рубля, а ведь так быть не должно при действующей либерализации тарифов и конкуренции. По этим причинам страховое лобби не заинтересовано в такой системе», – считает Шапарин.

Эксперт уверен: сэкономить у водителей и других страхователей при введении подобной системы не получится.

«Тарифы сейчас устанавливает Центробанк, а теперь, как я понимаю, предлагается создать некую организацию, которая будет влиять на тарифообразование, но костяк ее наверняка составят структуры, аффилированные со страховым сообществом, – рассуждает Шапарин. – Поэтому даже если такая организация появится, она с высокой степенью вероятности будут настаивать на повышении тарифов. Страховщики будут обосновывать это борьбой с мошенниками, ростом стоимости запчастей и другими причинами».

«Цифра будет уже другая»

В свою очередь, юрист Илья Афанасьев раскритиковал инициативу и заявил, что между запуском подобной системы и снижением тарифов нет никакой связи.

«Никакой здоровой законодательной инициативы это предложение не несет, – заявил Афанасьев. – Единственное, что могло бы снизить тарифы на то же ОСАГО, – исключительно государственное регулирование. Сейчас государство тарифы отпустило, и страховка стала дороже, ОСАГО стало непрозрачным. Вот попробуйте точно рассчитать стоимость вашего полиса на калькуляторе какого-нибудь страховщика. Потом им можно позвонить, цифра будет уже другая. Можно приехать в офис, и снова стоимость может отличаться».

<https://iz.ru/1097399/anna-razina/sekonomit-ne-poluchitsia-bazam-strakhovshchikov-pridumali-alternativu>

ИЗВЕСТИЯ; ЭЛЬНАР БАЙНАЗАРОВ, КРИСТИНА ПОПИК, НАТАЛИЯ ПОРТЯКОВА; 2020.12.9; КУРОРТНЫЙ СБРОС: КУДА ПОЕДУТ РОССИЯНЕ НА НОВЫЙ ГОД; ДОЛЯ БРОНИРОВАНИЙ АВИАБИЛЕТОВ ВНУТРИ СТРАНЫ ДОСТИГЛА 95%, ТОП ЗАРУБЕЖНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ ВОЗГЛАВИЛА ТУРЦИЯ

Топ зарубежных новогодних направлений у россиян в этом году возглавили Турция, ОАЭ и Мальдивы, сообщили «Известиям» в Ассоциации туроператоров России (АТОР). Несмотря на эпидемиологическую ситуацию в Турции (в стране фиксируют 31,9 тыс. заболевших COVID-19 в сутки), в АТОР не прогнозируют закрытия этого направления. Пока же большая часть граждан настроена провести новогодние каникулы в России: в ассоциации прогнозируют увеличение спроса на отечественные курорты «Архыз», «Шерегеш» и «Домбай» на 15%. В Aviasales сообщили, что доля бронирований внутри страны на новогодние праздники составила уже 95%. Однако в Ассоциации рестораторов и отельеров уточнили, что заполняемость отечественных отелей на праздники пока остается на уровне 60–70% – наибольшей популярностью пользуются загородные форматы отдыха.

Выбирать не приходится

В топ-пять направлений новогоднего отдыха у россиян вошли Турция, ОАЭ, Мальдивы, Куба и Занзибар, сообщила «Известиям» директор АТОР Майя Ломидзе. По ее словам, турки уверенно держатся на первом месте, но, возможно, по итогам новогодних праздников их опередят Эмираты.

В Турции между тем наблюдается резкое ухудшение эпидемиологической картины: с 30 ноября здесь фиксируют свыше 31 тыс. заболевших коронавирусом в сутки. По этому показателю страна уже вошла в мировой топ, уступив только США, Индии и Бразилии. В минувшие выходные декабря количество умерших от COVID-19 в Турции достигло рекордных 196 человек в сутки.

Власти страны были вынуждены ввести локдаун выходного дня, однако, как уточнили в посольстве Турции в Москве, он не будет распространяться на туристов – для этого следует получить в отеле специальный документ, подтверждающий статус гостя. Несмотря на острую эпидемиологическую ситуацию, в АТОР уточнили, что не ожидают закрытия этого направления для россиян.

В прошлогодний топ у россиян, согласно данным сети турагентств «1001 тур», вошли Таиланд, Эмираты, Чехия, Доминикана и Индия. Фаворитами среди внутренних направлений, по сведениям АТОР, стали Краснодарский край (в основном за счет горнолыжных курортов Красной Поляны), Крым, Санкт-Петербург и Великий Устюг.

Новогодний отдых всегда стоит дороже, чем стандартный тур, но в этом году цены на него – правда, в валютном выражении – практически не выросли, сообщила Майя Ломидзе.

– Те же Мальдивы или Занзибар в валюте в этом году на 3% дешевле, чем в прошлом, – отметила директор АТОР.

Министерство транспорта РФ

Как пояснил «Известиям» вице-президент ассоциации Дмитрий Горин, удешевление новогоднего отдыха связано со снижением цен на авиаперелеты из-за ограниченного спроса и всего лишь 15 открытых стран для россиян.

Основное ограничение – квоты регулярных и чартерных рейсов по открытым направлениям. Например, в ОАЭ из России сейчас вылетает только 17 рейсов в неделю, а ранее их было минимум 78. Из-за этого по котируемым направлениям и наблюдаются высокие цены.

– На Мальдивы сейчас всего восемь рейсов в неделю, на Кубу – четыре. Правда, радуется Занзибар: туда еженедельно вылетает шесть рейсов, – уточнил представитель АТОР.

Не пользуется высоким спросом у россиян в этом году и Таиланд, ранее входивший в тройку излюбленных направлений. Королевство открыло свои границы еще в ноябре. Гражданам РФ разрешили подавать заявление на получение обычной одноразовой туристической визы с правом пребывания в стране в течение 60 дней и возможностью однократного продления еще на 30.

– Мы с нетерпением ждем возможности поприветствовать российских туристов, посещающих Таиланд во время русской зимы. Мы являемся туристическим направлением номер один для россиян, и интерес к нам как со стороны туристических агентств, так и со стороны частных лиц растет. Посольство получает всё больше и больше заявок на туристические визы каждый день, – сказали «Известиям» в консульском отделе посольства Таиланда в Москве.

Однако массовым это направление в 2020-м вряд ли не станет. Как пояснили «Известиям» в российском посольстве в Таиланде, в этом году получение туристической визы в эту страну сопряжено с необходимостью предоставить массивный пакет документов, куда входит даже выписка из банковского счета, на котором в течение последних шести месяцев должна находиться сумма, эквивалентная 500 тыс. батов (свыше 1,2 млн рублей).

Кроме того, первые две недели отдыха в Таиланде надо будет проводить на карантине в специализированном отеле, за который турист платит самостоятельно. Так что пока райские тайские пляжи могут заинтересовать лишь состоятельных россиян, готовых уехать в эту страну надолго.

В фаворе лыжи

Как отметили в сервисе путешествий «Туту.ру», пока на новогодние праздники в основном идут бронирования в страны ближнего зарубежья: Белоруссию, Армению, Молдавию, Киргизию. Также есть спрос на Дубай и Турцию. Но главный интерес всё же к путешествиям по России. Самые популярные направления – Сочи, Симферополь и Калининград.

При этом, как уточнили в Aviasales, доля бронирований внутри страны на новогодние праздники составляет 95%. Самыми популярными городами стали Москва, Санкт-Петербург, Сочи, Калининград, Краснодар, Минеральные Воды. В компании также отметили резкий рост спроса на лыжные курорты России – например, Новокузнецк стал популярнее на 67% за счет курорта «Шерегеш».

Заполняемость отелей в этом году пока остается на уровне 60–70%. Например, предложения в Московской области еще есть, отметил вице-президент Федерации рестораторов и отельеров Вадим Прасов. По его словам, большим спросом в этом году пользуются разные форматы загородного отдыха. Но ситуация, уточнил эксперт, прямо зависит от ограничений, вводимых определенным регионом РФ.

– Например, в Татарстане на днях объявили, что заведения общепита в новогоднюю ночь будут работать до трех часов. Это значит, что поездки в Татарстан на Новый год будут пользоваться большим спросом, нежели поездки в Петербург, где анонсировали серьезные ограничения, – отметил эксперт.

В этом году, согласно прогнозам туроператоров и предварительным бронированиям, спрос на отечественные горнолыжные курорты вырастет на 15%, подчеркнула Майя

Ломидзе. Но ситуация остается подвижной из-за вируса и вводимых регионами ограничений.

– Есть ощущение неопределенности. Люди, например, соберутся поехать на Хибин, а Мурманская область объявит, что не будет пускать туристов из других регионов. Хотя как это собираются контролировать, я не очень понимаю, – признала эксперт. – Мы прогнозировали, что Хибин, Шерегеш, Архыз, Домбай и Чегет покажут прирост порядка 15%. По факту же сложно сказать, сбудутся ли эти прогнозы.

Замгендиректора туроператора «Академсервис» Александр Курносоев считает, что в новогодние праздники вырастет спрос и на города Золотого кольца.

– Суздаль, Владимир, Ярославль и Кострома, безусловно, могут получить дополнительный поток туристов из Москвы и Петербурга. Но при условии, что не будут введены ограничения на поездки. В Питере, как вы знаете, уже введены ограничения на прием туристов и потока никакого не будет, – сказал эксперт «Известиям».

Напомним, власти Северной столицы постановили, что в период с 25 по 29 декабря и с 4 по 10 января предприятия общепита не смогут принимать посетителей с 19:00 до 6:00. С 30 декабря по 3 января работа этих заведений будет прекращена полностью.

По оценке эксперта, в среднем турпоток на российские направления по сравнению с прошлым годом увеличился на 5–10%. Однако для получения более точной статистики следует дождаться окончания месяца, признал представитель туристической индустрии.

<https://iz.ru/1097350/elmar-bainazarov-kristina-popik-nataliia-portiakova/kurortnyi-sbros-kuda-poedut-rossiiane-na-novyi-god>

ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2020.12.9; РУКОВОДСТВО «ПОБЕДЫ» НАКАЗАЛИ ЗА МАНЕВР В ПОДДЕРЖКУ ДЗЮБЫ; СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ ВЫНЕС ВЫГОВОР ГЕНДИРЕКТОРУ И УВОЛИЛ ОДНОГО ИЗ ЕГО ЗАМОВ

Совет директоров «Победы» 8 декабря принял решение об освобождении от занимаемой должности одного из заместителей гендиректора авиакомпании, а также о строгом выговоре руководителю лоукостера Андрею Калмыкову, сообщили «Ведомостям» три источника, знакомые с повесткой заседания. Решение принято в связи с инцидентом с рейсом Москва-Екатеринбург 11 ноября, когда пилоты выбрали необычную траекторию полета, изобразив фаллический символ на радаре.

Росавиация выяснила, что экипаж самовольно отступил от утвержденного плана полета, чтобы провести маневры – якобы для проверки навигационной системы. Неполадок работы системы на самом деле зафиксировано не было, выяснилось позже. На борту судна находились 102 пассажира, никто из них не пострадал. **Росавиация** посчитала, что рисунок в небе мог быть «заказан» руководством авиакомпании. В компании же настаивали, что решение о проведении маневров принимал сам экипаж – таким образом они решили поддержать капитана сборной России по футболу Артема Дзюбу. В ноябре футболиста отстранили от участия в нескольких матчах сборной после того, как в сеть попало интимное видео с его участием.

Росавиация рекомендовала «Аэрофлоту» рассмотреть вопрос о соответствии руководства «Победы» занимаемой должности. Специальный представитель президента по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей Иванов тоже призывал наказать руководство компании и принять кадровые решения.

По словам источников «Ведомостей», в дни после инцидента «серьезно обсуждался» вопрос отставки Калмыкова. По данным двух из них, решение ограничиться увольнением заместителя гендиректора приняли по итогам оценки результатов работы Калмыкова и показателей компании. Другой собеседник признает, что в «отстаивании» Калмыкова принял участие председатель совета директоров «Аэрофлота» и **министр транспорта Виталий Савельев**. По словам источника, руководство компании и группы также приняло во внимание отчеты инвестиционных аналитиков. ВТБ Капитал 2 декабря

указывал на смену гендиректора лоукостера как на риск для стоимости акций «Аэрофлота».

«Ведомости» направили запрос представителям «Аэрофлота» и «Победы».

Чистая прибыль «Победы» в третьем квартале 2020 г. сократилась на 13,5% и составила 3,65 млрд руб., пассажиропоток вырос на 12% в сравнении с аналогичным периодом прошлого года до 3,4 млн человек.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/12/08/850005-rukovodstvo-pobedi-nakazhut-za-podderzhku-dzyubi>

РБК; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2020.12.8; ЗАМГЛАВЫ «ПОБЕДЫ» УВОЛИЛИ ИЗ-ЗА АКЦИИ В ПОДДЕРЖКУ ДЗЮБЫ

Гендиректору «Победы» Андрею Калмыкову, наказания которого добивалась **Росавиация**, объявлен выговор за полет в поддержку футболиста Артема Дзюбы, выполненный по траектории, похожей на фаллический символ. Его заместителя уволили Совет директоров «Победы» (входит в группу «Аэрофлот») на заседании, состоявшемся во вторник, 8 декабря, объявил выговор генеральному директору лоукостера Андрею Калмыкову, а один из его заместителей был уволен после расследования истории с полетом 11 ноября в небе над Нефтекамском, траектория которого была похожа на фаллический символ. Об этом РБК рассказал источник, близкий к совету директоров «Победы».

Вопрос об «авиационном событии» с участием самолета «Победы» 11 ноября рассматривался на совете директоров среди прочих вопросов повестки дня, сказал собеседник РБК. Он не уточнил, какой именно заместитель Калмыкова «освобожден от занимаемой должности». Представитель «Аэрофлота» подтвердил эту информацию, но от дальнейших комментариев отказался.

За что Калмыков получил выговор

Инцидент произошел при выполнении рейса из Москвы в Екатеринбург, на борту самолета находилось более 100 пассажиров. Из-за отклонения от маршрута для выполнения виражей над Нефтекамском самолет прибыл в екатеринбургский аэропорт Кольцово с опозданием в 32 минуты. «Мы не знаем, что именно могло померещиться в траектории полета нашего самолета, но, возможно, что капитаны «Победы» так выразили поддержку капитану сборной [России по футболу] Артему Дзюбе и показали свое отношение к его травле», – прокомментировал тогда представитель компании. Незадолго до этого, в ночь на 8 ноября, в интернете появилось интимное видео с участием нападающего сборной России по футболу Артема Дзюбы, которого даже исключили из заявки команды на ноябрьские матчи. Тренерский штаб объяснил отказ от вызова Дзюбы желанием «оградить футболиста и всю команду от лишнего негатива».

Почти сразу проверкой траектории полета «Победы» занялась **Росавиация**. После расследования она пришла к выводу, что действия пилотов могли повлиять на безопасность полета, а в случившемся обвинила руководство «Победы». Комиссия **Росавиации** посоветовала «Аэрофлоту» «рассмотреть вопрос о соответствии руководства ООО «Авиакомпания «Победа» занимаемой должности». Кроме того, она рекомендовала направить отчет в правоохранительные и надзорные органы «для применения мер воздействия в отношении персонала» «Победы».

1 декабря специальный представитель президента по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей Иванов также призвал наказать виновных за «хулиганский» полет «Победы». «Я не прокурор и не следователь, но, как мне доложили, это хулиганство было санкционировано руководством авиакомпании «Победа». Считаю, что как минимум моральная ответственность за случившееся лежит на руководстве компании, и, на мой взгляд, должны последовать кадровые выводы», – сказал тогда

Министерство транспорта РФ

Иванов. По мнению Иванова, компания подвергла риску более 100 пассажиров, а произошедшее является грубым нарушением авиационной безопасности.

После критики **Росавиации** и Иванова стало понятно, что «дело без жертв не обойдется», говорил РБК источник в группе «Аэрофлот». Аналитики «ВТБ Капитала» в своем обзоре назвали возможную смену гендиректора «Победы» после расследования **Росавиации** одним из основных рисков для стоимости акций «Аэрофлота». Аналитик БКС Анастасия Егазарян добавляла, что лоукостер становится основным драйвером для роста всей группы, а также ее рентабельности. На фоне общего чистого убытка группы «Аэрофлот» за третий квартал 2020 года в 21,136 млрд руб. «Победа» получила 3,65 млрд руб. чистой прибыли.

Калмыков отказывался комментировать претензии регулятора до получения отчета **Росавиации**. Он подчеркивал, что безопасность авиакомпании постоянно оценивает европейское агентство EASA. «У авиакомпании «Победа» самый лучший коэффициент безопасности полетов. Я думаю, это объективный критерий, по которому можно оценивать безопасность», – указывал топ-менеджер. По состоянию на 8 декабря с учетом данных всех проверок, внесенных в единую базу данных EASA, за последний год, начиная с 9 декабря 2019 года, и результатов этих проверок текущее значение показателя коэффициента безопасности полетов SAFA RATIO составляет ноль (ни одного выявленного нарушения), уточнил РБК представитель «Победы».

«Выговор является одной из трех мер дисциплинарного взыскания, предусмотренных Трудовым кодексом, не такой мягкой, как замечание, но и не столь строгой, как увольнение», – говорит управляющий партнер бюро «Бишенов и партнеры» Алим Бишенов. По сути, это просто закрепленное на бумаге в форме акта замечание в отношении конкретного сотрудника, допустившего проступок при выполнении служебных обязанностей. Выговор заносится в личное дело сотрудника, но в качестве записи в трудовую книжку не вносится и чаще всего никаких серьезных правовых последствий не несет, добавляет он. «В целом выговор – это такой пережиток советской системы проведения воспитательных работ, на поруки уже не берут, на вид не ставят, но выговор получить еще можно, хотя за пределами бюджетной сферы такая мера дисциплинарного взыскания сегодня встречается исключительно редко», – замечает эксперт. В соответствии с нормами трудового права выговор фиксирует факт нарушения при выполнении должностных обязанностей, недостаточного для увольнения сотрудника, но неоднократное неисполнение должностных обязанностей дает право работодателю уволить наемного сотрудника.

Что известно из отчета комиссии **Росавиации**

Комиссия **Росавиации** в ходе расследования изменения траектории полета выявила, что руководство «Победы» не выполнило как минимум три из 13 обязательств, которые задекларированы во внутренней политике авиакомпании в области безопасности полетов, следует из отчета по итогам расследования (РБК ознакомился с копией, содержание документа РБК подтвердил источник в **Росавиации**).

За день до этого «Победа» представила план полета на осуществление рейса 10 ноября из Москвы в Санкт-Петербург с выполнением части маршрута по траектории фаллического символа. В авиакомпании объяснили необходимость отклонения от маршрута тренировкой по сливу топлива. При этом ее самолеты не оборудованы системой слива топлива в полете. А федеральные авиационные правила запрещают пилотам при перевозке пассажиров имитировать аварийную обстановку или отказы в работе систем. Госкорпорация по организации воздушного движения (ОрВД) 10 ноября не позволила пилотам «Победы» отклониться от маршрута.

Представители «Победы» отказались предоставить комиссии **Росавиации** пояснения по полету Москва – Петербург, сославшись на то, что она расследует другой инцидент на рейсе Москва – Екатеринбург, произошедший на следующий день, говорится в отчете.

Необходимость маневров на рейсе 11 ноября, траектория которых была похожа на фаллический символ, пилоты объяснили подозрением на неисправность датчиков ориентации. В отчете комиссии указано, что свидетельств того, что датчики действительно были неисправны, не найдено. Маневрирование не требовалось для проверки навигационного оборудования.

Комиссия предположила, что действия пилотов «были санкционированы или осуществлялись с ведома руководства ООО «Авиакомпания «Победа». В качестве подтверждения этого в отчете приводится информация о том, что экипаж после полета не сделал в бортовом журнале записи об отказах или неисправностях, а авиакомпания не стала проводить разбирательство из-за отсутствия этой записи. События 10 и 11 ноября «продемонстрировали несостоятельность руководства авиакомпании в вопросе обеспечения культуры безопасности полетов», посчитала комиссия **Росавиации**.

<https://www.rbc.ru/business/08/12/2020/5fceb02b9a79472260b091cb>

КОММЕРСАНТЪ ПЕРМЬ; ДМИТРИЙ АСТАХОВ; 2020.12.9; ИСТРЕБИТЕЛЬ И AIRBUS РАЗВЕЛ АРБИТРАЖ; СУД НЕ УДОВЛЕТВОРИЛ ПРЕТЕНЗИИ «АЭРОФЛОТА» ИЗ-ЗА ИНЦИДЕНТА С МИГ-31

ПАО «Аэрофлот» не смогло взыскать убытки в связи с авиаинцидентом в пермском аэропорту Большое Савино, который произошел еще в 2018 году. Тогда А-320 со 148 пассажирами на борту прервал взлет из-за опасности столкновения с истребителем МиГ-31, который должен был подняться по тревоге. Причиной серьезного авиаинцидента было названо недостаточное взаимодействие между гражданскими и военными специалистами при внеплановых полетах истребителей. В итоге арбитражный суд Москвы не нашел оснований для взыскания с Минобороны и корпорации организации воздушного движения 128,3 тыс. руб. При этом военные считают, что опасная ситуация сложилась из-за бездействия гражданской группы руководства полетами.

Арбитражный суд Москвы отказал ПАО «Аэрофлот» в удовлетворении заявления о взыскании убытков с Минобороны и госкорпорации по организации воздушного движения. Авиакомпания пыталась взыскать 128,3 тыс. руб. из-за серьезного воздушного инцидента двухлетней давности на аэродроме Большое Савино (Пермь). Ранним утром 22 августа 2018 года его участниками стали истребитель МиГ-31 764-го истребительного авиационного полка (ИАП) и А-320 «Аэрофлота». Airbus, выполнявший рейс в Шереметьево, получил разрешение диспетчера на выруливание, а затем на взлет. На борту гражданского лайнера находилось 148 пассажиров и пять членов экипажа. За несколько минут до этого командир экипажа МиГ-31 из состава дежурных сил получил команду «воздух», которая подразумевает максимально быстрый вылет по тревоге. В итоге А-320 начал разбег для совершения взлета с одной стороны взлетно-посадочной полосы, а истребитель стал занимать место на другой, для взлета встречным с гражданским самолетом курсом. «На скорости 110–120 узлов от диспетчера поступила команда на прекращение взлета. Была проведена процедура rejected take off с использованием максимального реверса», – написал потом командир А-320 в объяснении. Затем борт освободил полосу для взлета истребителя. Запланированный рейс «Аэрофлот» смог выполнить только днем.

Для расследования авиационного инцидента была создана комиссия из представителей **Росавиации**, госкорпорации по организации воздушного движения (ОрВД), представителей авиакомпании и военных. Причиной инцидента комиссия сочла необоснованное разрешение диспетчером на занятие исполнительного старта гражданским бортом при отсутствии визуального контроля за МиГ-31. Еще одной причиной был назван недостаток взаимодействия между «гражданской» и «военной» группами руководства полетов (ГРП). Так, в инструкции по производству полетов не был определен порядок взаимодействия в случае подъема дежурных сил в воздух. Обычно при

Министерство транспорта РФ

одновременных полетах гражданских и военных самолетов организуется совместная ГРП, но поскольку вылет по тревоге был внеплановый, она не создавалась.

При этом комиссия установила, что ни гражданские, ни военные диспетчеры не могли видеть оба самолета по объективным причинам: из-за реконструкции аэродрома рабочие места гражданских руководителя полетов и диспетчера были перенесены в здание вспомогательного диспетчерского пункта. Со своих рабочих мест они могут контролировать весь гражданский сектор аэродрома, но лишь часть военного. При этом военные, тоже из-за особенностей местоположения командного пункта, не могут наблюдать самолеты габаритов МиГ-31, которые готовятся к взлету нестандартным курсом. Кроме того, ВПП Большого Савино имеет своеобразный «горб», в результате чего экипажи воздушных судов, находящихся на разных торцах ВПП длиной 3,2 тыс. м, не могут видеть друг друга.

Отдельно в отчете комиссии указывается, что радиообмен гражданских и военных самолетов происходит на разных частотах. При взлете истребителя по тревоге этот радиообмен сокращается до минимума – летчик докладывает только о вырубивании самолета и решении на взлет, то есть действует самостоятельно.

В итоге комиссия пришла к выводу, что виновных действий никто из участников авиаинцидента не совершил, а в инструкцию по руководству полетов было предложено внести изменения.

Интересно, что представитель Пермского центра организации воздушного движения изложил по поводу выводов комиссии особое мнение. В частности, он указал, что проверяющие не изучили должным образом действия экипажа истребителя и диспетчера по выпуску воздушных судов.

«Аэрофлот» подсчитал, что прерванный взлет и перенос рейса нанес авиакомпания убытки в размере 128,3 тыс. руб. В заявлении в арбитраж истец указал, что в результате ненадлежащего исполнения обязанностей гражданскими и военными специалистами авиакомпания не смогла выполнить рейс вовремя.

Представители Минобороны и 764-го ИАП с иском не согласились. В своих пояснениях они указали, что комиссия не обнаружила связи между возникшими убытками и действиями служб ОрВД и военнотружущих. Также военные отмечали, что Большое Савино является аэродромом совместного базирования, поэтому при одновременных вылетах преимущество имеет военная авиация – в случае тревоги боевым самолетам не требуется каких-то отдельных разрешений на взлет. В свою очередь, гражданская ГРП, получив информацию о команде «воздух», должна была связаться с полком, чтобы согласовать возможность дальнейшего выпуска гражданских судов. Но этого сделано не было.

В итоге поведение группы руководства полетами представитель авиаполка назвал «полнейшим бездействием». «„Росаэронавигация“ только сейчас озаботилась взаимодействием с военными при внеплановых вылетах. Возникает вопрос: а что, за весь этот период (не один десяток лет) подъемы самолетов из состава дежурных сил ни разу не проводились?» – цитируются его слова в судебном решении. В то же время, представитель ИАП согласился, что инструкция по проведению полетов в районе аэропорта требует переработки. По данным „Ъ-Прикамье“, сейчас необходимые изменения в документ внесены.

В ПАО «Аэрофлот» на запрос прокомментировать решение суда оперативно не ответили.

<https://www.kommersant.ru/doc/4604796>

КОММЕРСАНТЪ; СЕРГЕЙ МАШКИН; 2020.12.9; БУХГАЛТЕР «ТРАНСАЭРО» СЕЛ НАДОЛГО; ВЫНЕСЕН ПРИГОВОР ПО ДЕЛУ О ХИЩЕНИЯХ В ОБАНКРОТИВШЕЙСЯ АВИАКОМПАНИИ

Савеловский райсуд Москвы приговорил к семи годам колонии бывшего главного бухгалтера ОАО «Авиационная компания «Трансаэро»» Андрея Ковалева, который помог бывшему гендиректору растратить и похитить у проходящей процедуру банкротства фирмы 566 млн руб., предназначенных для выплаты выходного пособия сотрудникам и налогов государству. При этом главный обвиняемый, Александр Бурдин, успел скрыться вместе с деньгами за границу. К акционерам авиакомпания у следствия вообще не было претензий.

Как сообщили в Савеловском суде, господин Ковалев был признан виновным в пособничестве особо крупному хищению путем присвоения или растраты (ч. 4 ст. 160 УК РФ) и сокрытию денежных средств, за счет которых должно было производиться принудительное взыскание налогов и сборов (ч. 2 ст. 199.2 УК РФ).

За эти преступления главбух был приговорен к семи годам колонии общего режима с лишением права занимать административно-хозяйственные функции в коммерческих организациях еще на два года после освобождения.

Гособвинение запрашивало для него десятилетний срок.

Как было установлено судом, в декабре 2015 года, вскоре после начатой процедуры банкротства «Трансаэро» ее гендиректор Бурдин решил похитить «имущество и средства компании». Главбух Ковалев зачем то взялся помогать начальнику: пообещал предоставить ему информацию об активах и счетах фирмы, а затем обеспечить «бухгалтерское сопровождение» запланированным махинациям.

Первым делом господин Бурдин, как было установлено Московским межрегиональным управлением Следственного комитета России (СКР), арендовал в Москве две автопарковки для 113 автомобилей авиакомпания, подлежащих реализации в рамках банкротства. За хранение автотранспорта «Трансаэро» заплатила 24 млн руб., после чего треть этой суммы была переведена в виде отката на счета принадлежащих господину Бурдину фирм-однодневок и обналачена им.

Через полгода все эти автомобили гендиректор продал за 47 млн руб.

Реальная рыночная стоимость автопарка была занижена им в два раза, но даже те деньги, которые удалось выручить, прошли «мимо кассы» «Трансаэро».

Суд установил, что всю сумму главбух Ковалев оформил в отчет своему начальнику, а тот просто присвоил эти средства.

Организованное главным обвиняемым хранение остального имущества компании, как было установлено судом, привело к еще большим растратам. Для этих целей господин Бурдин арендовал в поселке Московский Люберецкого района Подмосковья (сейчас – Новая Москва) склады-ангары за 414 млн руб. «Хозяйственной необходимости в задействовании таких складских мощностей», как сказано в обвинительном заключении, на тот момент не было, поскольку все хранимое имущество стоило дешевле. Настойчивость же гендиректора в выборе складов предварительное следствие объяснило просто: вырученные от аренды деньги господин Бурдин и его приятель, владеющий ангарами в Московском, просто поделили пополам. Главбух Ковалев, не имеющий прямого корыстного интереса в махинации, помог партнерам правильно оформить сомнительный договор.

Летом 2017 года гендиректор Бурдин «проконсультировался» по финансовым вопросам в частной фирме, выставив своему работодателю счет на 46 млн руб. Как установило следствие, бесплатно гендиректор «Трансаэро» не захотел даже увольняться.

Покидая должность осенью 2017 года, Александр Бурдин выписал себе и членам своей команды вознаграждения на общую сумму 35 млн руб.

За эту премию подсудимый Ковалев, вероятно, и согласился выполнять все сомнительные поручения своего начальника, став в итоге соучастником хищений на общую сумму 566 млн руб. В СКР полагают, что из-за совершенных поделщиками растрат 6 тыс. сотрудников обанкротившейся «Трансаэро» остались без положенных им по закону выходных пособий, среднемесячных заработков на период трудоустройства и компенсаций за разъездной характер работ.

В свою очередь, государство из-за совершенных финансовых афер не смогло получить причитающиеся ему долги «Трансаэро» по налогам и сборам в размере 95,7 млн руб. Как было установлено судом, еще в начале процедуры банкротства Межрегиональная инспекция №6, обслуживающая налогоплательщиков федерального уровня, зафиксировала эту цифру и поручила банку «ФК Открытие» списывать в счет недоимки все платежи, поступившие на счет «Трансаэро» в этом банке.

Как было установлено судом, зная об этой проблеме, господа Бурдин и Ковалев открыли «резервные» счета компании в Альфа-банке и Промсвязьбанке. На них и стали поступать деньги, вырученные «Трансаэро» от продажи ставшими ненужными компании авиационных запчастей.

Приход в объеме около 22 млн руб. был истрачен на аренду складов, консультации и проч. Напомним, уголовное преследование руководителей «Трансаэро» началось весной 2017 года с уголовного дела о невыплате сотрудникам зарплаты и других положенных пособий (ч. 2 ст. 145.1). Весной 2018 года было возбуждено еще одно дело – о растрате и превышении полномочий (ч. 4 ст. 160 и ч. 2 ст. 201 УК РФ), инициатором которого стала один из акционеров авиакомпании, действующий руководитель Межгосударственного авиационного комитета Татьяна Анодина. Затем оба дела были объединены в производстве ММСУТ, а обвиняемыми в итоге стали господа Бурдин, Ковалев и временный управляющий компанией на период банкротства Михаил Котов. Господин Бурдин успел сбежать в Испанию и находится сейчас в международном розыске. Господин Котов в минувшем августе был приговорен Савеловским райсудом к пяти с половиной годам за злоупотребление полномочиями. Претензий к бывшим главным акционерам обанкротившейся авиакомпании Ольге и Александру Плешаковым у следствия нет. В настоящее время конкурсный кредитор «Трансаэро», банк ВТБ, пытается привлечь их к субсидиарной ответственности на общую сумму около 249 млрд руб. в Арбитраже Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

<https://www.kommersant.ru/doc/4604741>

На ту же тему:

<https://tass.ru/proisshestviya/10201689>

РОССИЯ 24; РУСЛАН БИКБУЛАТОВ; 2020.12.08 12.48; ОНФ ВЗЯЛ ПОД КОНТРОЛЬ ПРОШЛОГОДНИЕ ОБРАЩЕНИЯ К ПРЕЗИДЕНТУ, СВЯЗАННЫЕ С ДОРОГАМИ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

Около 2 тысяч обращений, связанных с дорожными проблемами, удалось решить. Все они поступили на прямую линию с президентом в 2019 году. Каждое из них под контроль взял Общероссийский национальный фронт. Что успели сделать?

<https://www.vesti.ru/video/2248096>

РОССИЯ 1; 2020.12.8 07.11; СУБСИДИРОВАННЫЕ АВИАПЕРЕЛЕТЫ – НОВАЯ ПРОГРАММА РОСАВИАЦИИ. УТРО РОССИИ

Росавиация утвердила 266 субсидируемых региональных авиамаршрутов на 2021 год. Как будет работать программа и куда можно полететь сравнительно бюджетно?

<https://www.vesti.ru/video/2247998>

ТАСС; 2020.12.8; РОСАТОМ ВМЕСТЕ С РАН СОЗДАСТ НОВУЮ ЛОГИСТИКУ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

Госкорпорация «Росатом» вместе с Российской академией наук разрабатывает новую эффективную логистику Северного морского пути, учитывающую хрупкую природу Арктики. Об этом заявил во вторник **генеральный директор Росатома Алексей Лихачев** на научной сессии общего собрания РАН, посвященного 75-летию атомной промышленности.

«Мы имеем большие планы совместно с академией наук по изучению Арктики и созданию, с одной стороны, очень эффективной, а, с другой стороны, защищающей природу, хрупкую экологию Арктики логистики Северного морского пути», – сказал Лихачев журналистам.

По его словам, сотрудничество также будет вестись в области возобновляемой энергетики для поиска там новых экологически защищенных решений.

«Мы наметим дальнейшие совместные действия, связанные с нашей производственной повесткой, с развитием традиционных технологий атомной энергетики, с завтрашним днем нашей работы: это управляемая термоядерная энергия, лазерная тематика», – добавил Лихачев.

<https://tass.ru/ekonomika/10197213>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; ВЛАДИМИР БАРШЕВ, КСЕНИЯ КОЛЕСНИКОВА; 2020.12.9; ПРАВИЛА КУЛЬТУРНОГО ПЕШЕХОДА; ЗАЧЕМ РЕБЕНКУ ЗНАТЬ ПДД И ВСЕМ НАМ – ИСТОРИЮ

Как стать заметнее на дорогах и зачем это нужно ребенку? Как правильно обходить транспорт и вести себя в машине? Школьники младших классов участвуют во Всероссийской онлайн-олимпиаде «Безопасные дороги». Ребята в интерактивном и развлекательном формате выполняют задания на знания ПДД, дорожных знаков и правильных действий в сложных ситуациях.

Олимпиада проводится АНО «Национальные приоритеты» совместно с Госавтоинспекцией МВД России, **минтрансом** и **Росавтодором** в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Новые развязки и светофоры – это хорошо, но еще лучше, когда дети знают, как со всем этим правильно обращаться.

Как рассказали в ГИБДД, задания простые, но они охватывают все сферы безопасности движения.

Над ними трудились специалисты Национального медицинского исследовательского центра психиатрии и наркологии имени В.П. Сербского вместе с сотрудниками Госавтоинспекции. В итоге получилось немного похоже на то, когда сдаешь на права. Но, конечно, проще и увлекательнее, с поправкой на особенности детской психики.

Задания размещены на портале Учи.ру. Победителей и проигравших не будет – все ребята получают электронные дипломы. А главное – знания, которые пригодятся в жизни каждый день.

<https://rg.ru/2020/12/08/zachem-rebenku-znat-pdd.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.12.9; ДОРОЖНЫЕ РАЗМЕТКИ; НАЦПРОЕКТ «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОДОРОГИ» В КИЛОМЕТРАХ И РУБЛЯХ

Запланированные на этот год работы по ремонту дорог в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»** выполнены уже на 97%. Новое покрытие уложено на площади 140 млн квадратных метров дорожного полотна.

Ключ к успешному выполнению **нацпроекта** – раннее заключение контрактов на выполнение работ. Необходимые процедуры провели еще в начале года, работы ведутся на 7015 объектах. «Благодаря этому динамика по сравнению с прошлым годом

положительная, показатели по укладке всех типов покрытия выше на 11,5 млн квадратных метров, чем в прошлом году», – отметили в **Минтрансе**.

Темпы дорожных работ не снижались, даже несмотря на сложную ситуацию, связанную с пандемией. Наоборот, многим регионам работы удалось закончить раньше срока, а некоторые даже приступили к ремонту участков, запланированному на 2021 год. По скорости выполнения работ лидируют 12 регионов.

Нацпроект нацелен на повышение качества жизни населения, потому большое значение придается восстановлению дорог, ведущих к социально значимым объектам. В течение двух лет с начала реализации **нацпроекта** в нормативное состояние приведут более 800 участков подъездных путей к медицинским учреждениям.

Также с 2019 года в 83 регионах страны уже отремонтировали и обустроили около 1400 дорог, ведущих к детским образовательным и досуговым учреждениям. Основная часть дорог была введена в эксплуатацию до начала учебного года.

Высокие темпы ремонта дорог будут выдержаны и в следующем году. Сейчас контракты на выполнение работ, запланированных в 2021 году, уже заключены на 46%. Значит, подрядные организации смогут заранее подготовиться к новому дорожно-строительному сезону, в том числе предусмотреть необходимое ресурсное обеспечение и заготовить материалы. Тем самым удастся избежать дефицита материалов и роста цен, подчеркивают в **Минтрансе**.

В этом году финансирование **нацпроекта** соответствует определенным ранее параметрам. Частично освоены средства, запланированные на 2021 год, добавили в **Минтрансе**.

Объемы ресурсов, выделенных в этом году на ремонт дорог, специалисты называют беспрецедентными. На мероприятия проекта «Дорожная сеть» направлено 311 млрд рублей, из них 176,1 млрд рублей – из региональных дорожных фондов. Всего в нормативное состояние в этом году приведут более 16 тысяч километров автомобильных дорог.

<https://rg.ru/2020/12/08/mintrans-raboty-po-remontu-dorog-vypolneny-uzhe-na-97-percentov.html>

ТАСС; 2020.12.8; БОЛЕЕ 1 МЛРД РУБЛЕЙ ПЛАНИРУЮТ ВЫДЕЛИТЬ НА ОБНОВЛЕНИЕ ТРАМВАЕВ В КРАСНОДАРЕ В 2021 ГОДУ

Свыше 1 млрд рублей планируют выделить из бюджета Краснодарского края на обновление трамвайного парка Краснодара в 2021 году. Всего, за последние 2 года, для Краснодара было закуплено 70 новых трамваев, сообщили ТАСС в **министерстве транспорта** региона.

В середине октября сообщалось, что власти Краснодара планируют закупить 33 новых трамвайных вагона для обновления подвижного состава в 2021 году.

«Начиная с 2019 года началось поэтапное обновление трамвайного парка города Краснодара, из краевого бюджета [будет выделено] в 2020-2021 гг. ежегодно по 1,075 млрд рублей», – сообщили в ведомстве.

Начиная с 2019 года, в трамвайные депо города уже поставлено 70 трамваев. На данный момент проведены конкурсные процедуры на 2021 год для закупки 33 трамваев. Кроме того, в этом году в рамках реализации программы «Социально-экономическое и инновационное развитие Краснодарского края» было приобретено 15 автобусов для повышения качества межмуниципальных пригородных перевозок. Еще 30 автобусов было закуплено для использования на муниципальных маршрутах города-курорта Сочи. На это было выделено около 330 млн рублей.

«Стоит отметить, что реализация программ по обновлению подвижного состава позволяет обеспечить обслуживание маршрутов регулярных перевозок на территории Краснодарского края современным экологически чистым транспортом, отвечающим требованиям безопасности, доступности и комфортности, в том числе оборудованным

системой кондиционирования, что наиболее важно для южного региона», – отметили в министерстве.

В трамвайном парке Краснодара в 2019 году было 268 вагонов, 156 из них требовали замены. Ежедневно трамваи перевозят порядка 210 тыс. человек, это 50% от общего объема пассажирских перевозок в городе. Троллейбусами с автономным ходом в городе заменили обычные троллейбусы, курсирующие по улицам исторического центра, чтобы облагородить его внешний вид и избавиться от проводов контактной сети. Также это позволило продлить маршруты следования общественного транспорта в отдаленные и новые микрорайоны города без строительства контактной сети.

Город-миллионник

В 2018 году Краснодар был признан городом-миллионником, сюда ежегодно переезжают тысячи человек, поэтому число машин растет, а пробки все чаще достигают 9-10 баллов. Власти города предпринимают меры по снижению загруженности дорог, строят развязки, населению предлагают больше пользоваться общественным транспортом. Для этого прорабатывается вопрос строительства перехватывающих парковок, продления трамвайных и троллейбусных линий к быстроразвивающимся новым микрорайонам.

<https://tass.ru/ekonomika/10202763>

РИА НОВОСТИ; 2020.12.8; ОПРОС: РОССИЯНЕ ВЫСТУПИЛИ ЗА СОХРАНЕНИЕ НЕШТРАФУЕМОГО ПОРОГА В 20 КМ/Ч

Значительная часть россиян поддерживает сохранение для водителей нештрафуемого порога в 20 километров в час, сообщила РИА Новости пресс-секретарь портала о продажах автомашин Drom.ru Елизавета Олофинская по итогам проведенного компанией исследования.

Во всероссийском опросе портала «Вы поддерживаете сохранение нештрафуемого порога в 20 км/ч?» приняло участие 24,5 тысячи автолюбителей из 45 регионов страны.

«По его результатам 86% респондентов ответили положительно. Вариант «однозначно да» выбрало 75% россиян, а «скорее, да» – 11%. За снижение порога выступило в общей сложности 14% опрошенных («однозначно нет» – 8%, «скорее, нет» – 6%)», – сообщила Олофинская.

По ее словам, вразрез с мнением большинства проголосовавших выступила четверть опрошенных водителей из Москвы. В столице в три раза больше голосов – 24,2% – у варианта «однозначно нет». С ними солидарны и в Санкт-Петербурге, который делит с Ульяновской областью вторую строчку среди регионов России по популярности ответа «однозначно нет». Он набрал 17% голосов.

Ранее член комитета Госдумы по транспорту и строительству Александр Васильев заявил агентству «Москва», что необходимо штрафовать водителей за превышение скорости на 1 километр в час. Первый зампред фракции «Единая Россия» Андрей Исаев заявил РИА Новости, что эта идея – личная инициатива депутата, такой законопроект, если он будет внесен в Госдуму, фракция не поддержит. Председатель Госдумы Вячеслав Володин заявлял, что ранее правительство выступило с идеей снизить нештрафуемый порог превышения разрешенной скорости с 20 километров до 10 километров, депутаты данную инициативу не поддержали и не поддержат снижение порога превышения скорости до 1 километра.

Также ранее министр внутренних дел РФ Владимир Колокольцев выступал против снижения нештрафуемого порога за превышения скорости.

В России в настоящее время водителей штрафуют за превышение допустимой скорости на 20 километров в час. Предложения о снижении этого порога поступают в Министерство внутренних дел РФ регулярно.

<https://ria.ru/20201208/porog-1588147589.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.12.8; РЖД УВЕЛИЧИЛИ ЧИСЛО ПОЕЗДОВ НА НОВОГОДНИЕ ПРАЗДНИКИ

Холдинг РЖД на фоне спроса увеличил количество дополнительных пассажирских поездов на новогодние праздники до более 400 со 190, сообщили РИА Новости в пресс-службе компании.

В начале ноября в пресс-службе Федеральной пассажирской компании (ФПК, «дочка» РЖД) РИА Новости сообщали, что холдинг видит спрос на билеты в новогодние каникулы и назначит более 190 дополнительных поездов. В конце ноября РЖД сообщили, что вслед за спросом могут увеличить количество дополнительных поездов на новогодние праздники до 700.

«Вслед за спросом холдинг РЖД увеличивает количество дополнительных поездов на новогодние и рождественские праздники. Так, на сегодня уже назначены свыше 400 дополнительных поездов дальнего следования», – сообщили в пресс-службе РЖД.

Там пояснили, что железнодорожники ежедневно отслеживают наличие свободных мест в поездах. Для удовлетворения повышенного спроса на поездки назначаются дополнительные поезда либо включаются дополнительные вагоны в уже назначенные составы. Они будут курсировать по самым популярным маршрутам с 25 декабря по 10 января. Ожидается, что пиковыми датами выезда пассажиров станут 29 и 30 декабря, наиболее высокий пассажиропоток в обратном направлении придется на 8 и 9 января.

Доппоезда запланированы из Москвы в Санкт-Петербург, Мурманск, Новозыбков, Брянск, Белгород, Старый Оскол, Курск, Пензу, Казань, Чебоксары, Тольятти, Смоленск, Ижевск, Архангельск, Новороссийск, Адлер, Тамбов, Саратов, Самару, Уфу и другие города. Из Санкт-Петербурга дополнительные рейсы отправятся в Москву, Анапу, Мурманск и Курск.

Также предусмотрены дополнительные рейсы из Екатеринбурга в Приобье и Сургут, из Ростова-на-Дону – в Имеретинский Курорт и Кисловодск.

<https://ria.ru/20201208/poezda-1588195076.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.12.8; БЕЛОРУССКАЯ ЖЕЛДороГА СОХРАНИТ В 2021Г ТАРИФЫ 2020Г НА ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Белорусская железная дорога (БЖД) приняла решение сохранить в 2021 году действующие в текущем году фиксированные тарифы на транзитные перевозки грузов.

«Решением комиссии по тарифным вопросам Белорусской железной дороги на транзитные перевозки грузов в вагонах и контейнерах по территории Республики Беларусь в 2021 году установлены фиксированные тарифные ставки и коэффициенты на уровне 2020 года», – говорится в сообщении пресс-службы БЖД.

Белорусская железная дорога обеспечивает пропуск и терминальную обработку объединенных длинносоставных поездов. Основные маршруты пропуска контейнерных поездов в сообщении Восток-Запад-Восток проходят через пограничный переход Брест/Тересполь. Также БЖД ведет работу по развитию и созданию новых маршрутов перевозок через белорусско-польские пограничные переходы Брузги/Кузница Белостокская и Свислочь/Семянувка.

За январь-октябрь 2020 года по БЖД в сообщении Китай-Европа-Китай проследовало более 380 тыс. контейнеров (TEU), что в 1,6 раза больше, чем за аналогичный период 2019 года.

ТАСС; 2020.12.8; В РОССИИ ЭКСПЕРИМЕНТ ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ БЕСПИЛОТНЫХ СУДОВ ПРОЙДЕТ ДО 2026 ГОДА

Правительство РФ опубликовало постановление о проведении эксперимента по эксплуатации автономных (беспилотных) судов с 10 декабря 2020 года до конца 2025 г.

Министерство транспорта РФ

Соответствующее постановление премьер-министр РФ Михаил Мишустин подписал 5 декабря.

Речь идет о судах под флагом РФ, зарегистрированных в портах Краснодарского, Приморского, Хабаровского краев, Астраханской, Калининградской, Ленинградской, Магаданской, Мурманской, Ростовской и Сахалинской областях, а также Санкт-Петербурге.

Судовладельцы участвуют в эксперименте добровольно и за свой счет, говорится в положении о проведении эксперимента. При этом судовладелец должен сообщать об эксплуатации такого судна грузовладельцам, страховщикам, а также капитанам портов и операторов систем управления, в районе которых плавает судно-беспилотник. Помимо судовладельцев, участниками эксперимента являются **Минтранс**, Минпромторг, **Росморречфлот**.

Как говорится в сообщении Минпромторга со ссылкой на главу министерства Дениса Мантурова, РФ стала первой в мире страной, разработавшей национальное законодательство для эксплуатации автономных судов. Помимо постановления, Минпромторг разработал и внес в правительство федеральный закон в части правоотношений, возникающих при использовании автономных судов, а Российским морским регистром судоходства разработаны документы по их классификации.

В настоящее время испытание систем происходит в реальных условиях сразу на четырех судах: танкер «Михаил Ульянов» (ПАО «Совкомфлот»), сухогруз «Пола Анфиса» (ООО «Пола Райз»), грунтоотвозная баржа «Рабочая» в связке с земснарядом «Редут» (ФГУП «Росморпорт») – в последнем случае испытывается караванное управление, то есть контроль и управление баржей будет осуществляться с головного судна каравана судов, земснаряда «Редут», сообщили в Минпромторге.

Глава **Росморречфлота Александр Пошивай** в интервью ТАСС говорил, что **Минтранс РФ** и **Росморречфлот** разрабатывают правовые нормы для использования судов без экипажа. Они будут функционировать на основе технологии ГЛОНАСС и российского программного обеспечения.

<https://tass.ru/ekonomika/10199097>

ИНТЕРФАКС; 2020.12.8; РЕКОНСТРУКЦИЯ ПОРТА КОРСАКОВ ОБОЙДЕТСЯ В 90 МЛРД РУБ. И ПОЗВОЛИТ ЗАДЕЙСТВОВАТЬ ЕГО В РАМКАХ СЕВМОРПУТИ – ВЛАСТИ

Реконструкция и расширение мощностей основного порта Сахалина – Корсаков – предполагает инвестиции в размере порядка 90 млрд рублей, сообщил **заместитель председателя правительства региона Сергей Олонцев** журналистам во вторник.

«Проект по реконструкции Корсаковского порта сейчас находится на стадии разработки декларации о намерениях, в котором будут указаны основные технические и экономические параметры. (. . .) По предварительным данным, (вложения в реконструкцию оцениваются – ИФ) в районе 90 млрд рублей», – сказал Олонцев.

В результате обновления порта он должен стать логистическим центром, который позволит эксплуатировать его в рамках Северного морского транспортного коридора, так называемого проекта СМТК+.

«Цель этого проекта – создание мощностей контейнерного терминала с тем, чтобы можно было обрабатывать до 1 млн контейнеров в год, а также создание дополнительного пирса по приему нефтепродуктов на 250 тыс. тонн в год и пассажирского терминала (. . .), а также автомобильного транспорта», – отметил Олонцев.

Основной проблемой развития порта являются малые глубины, которых недостаточно для приема судов, обслуживающих Северный морской торговый коридор. На сегодняшний день максимальные глубины у пирсов составляют порядка 9-10,5 м. При этом необходимы глубины порядка 21 м.

Министерство транспорта РФ

Как сообщалось, **Минтранс РФ** подготовил перечень портовых проектов, которые могут войти в **комплексный план модернизации инфраструктуры (КПМИ)** при его продлении до 2030 года. Об этом писал «Коммерсантъ» в сентябре текущего года со ссылкой на документ. В частности, вносится проект развития порта Корсаков на Сахалине (до 11 млн тонн в 2029-2030 годах).

Предполагалось, что порт будет находиться в региональной собственности, будут задействованы федеральные (гидротехника) и частные инвестиции (терминалы). На базе существующего порта Корсаков (КМТП) предполагается строительство многофункционального порта и создание в нем точки разворота Севморпути, писала ранее газета «Коммерсантъ».

Грузовая база проекта будет обеспечена в первую очередь за счет перевалки контейнеров и других видов грузов, за исключением углеводородного сырья, следующих из стран Азиатско-Тихоокеанского региона через Россию в Европу. В частности, будут построены контейнерный терминал грузооборотом 600 тыс. TEU с увеличением в 2030 году до 4,5 млн TEU, универсальный терминал для генеральных грузов на 3 млн тонн в год, рыбный терминал на 1 млн тонн в год и международный грузопассажирский терминал, рассчитанный на 250 тыс. человек и 50 тыс. автотранспортных средств в год.

Корсаковский морской торговый порт является крупнейшим портом региона.

ИНТЕРФАКС; 2020.12.8; РЕКОНСТРУКЦИЯ ПОРОНАЙСКОГО ПОРТА НА САХАЛИНЕ ЗАВЕРШИТСЯ В 2025Г, ИНВЕСТИЦИИ СОСТАВЯТ 35 МЛРД РУБ. – ВЛАСТИ

Реконструкция Поронайского порта на Сахалине завершится в 2025 году, первая очередь проекта будет введена в 2023 году, сообщил **зампред правительства региона Антон Зайцев**.

«В 2023 году будет запущена первая очередь, а в целом завершение реализации проекта запланировано в 2025 году», – сказал зампред на совещании под руководством вице-преьера – полпреда в ДФО Юрия Трутнева во вторник.

В настоящее время проект находится «на стадии окончательного согласования» с федеральными органами власти.

«Инвестиционное соглашение (о реализации проекта – ИФ) планируется подписать в феврале (2021 года – ИФ) с **Минтрансом РФ**. Объем капитального гранта в размере 4 млрд рублей в этот проект будет направлен. В целом объем инвестиций по этому проекту в пятилетний период – 35 млрд рублей», – сообщил Зайцев.

Мощности порта по перевалке грузов к 2026 году составят 14,5 млн тонн (уголь, газ, конденсат и другие).

Летом этого года правительство РФ одобрило строительство терминалов по перевалке угля, нефти и газового конденсата в порту Поронайска. Премьер-министр Михаил Мишустин утвердил изменения в схему территориального планирования РФ, в том числе в схему морского порта Поронайска включено строительство многофункционального грузового района. Речь идет о строительстве угольного терминала мощностью 5 млн тонн в год, нефтеналивного терминала на 5,5 млн тонн в год и терминала по перевалке газового конденсата на 2,8 млн тонн в год. Планируется также строительство береговой базы снабжения мощностью 0,5 млн тонн в год и бункеровочного терминала на 0,2 млн тонн в год.

Росморречфлот по обращению ООО «Многофункциональный грузовой район» (МГР) прорабатывает вопрос заключения концессионного соглашения в отношении объектов инфраструктуры порта Поронайск, сообщал в марте руководитель ведомства **Александр Пошивай**.

ТАСС; 2020.12.8; ВЛАСТИ НЕНЕЦКОГО АО ПРОСЯТ РАСШИРИТЬ ПЕРЕЧЕНЬ СУБСИДИРУЕМЫХ АВИАРЕЙСОВ ИЗ РЕГИОНА

Власти Ненецкого автономного округа (НАО) просят **Минтранс России** расширить перечень субсидируемых рейсов из Нарьян-Мара на 2021 год. Как говорится в сообщении пресс-службы администрации региона, пока в списке только один рейс, ранее таких маршрутов было семь.

НАО не имеет постоянного наземного транспортного сообщения с другими регионами. Грузы в округ завозят во время короткой летней навигации по реке Печоре и морю, а также частично по зимнику Нарьян-Мар – Усинск. Работы по его сооружению начинаются поздней осенью с приходом морозов. Этой зимой, по прогнозам, зимник откроется не ранее середины января из-за теплой погоды и отсутствия снега в тундре.

«Власти НАО обратятся в **Минтранс** с просьбой расширить перечень субсидируемых рейсов из Нарьян-Мара. Согласно планам ведомства на 2021 год, компенсировать затраты перевозчиков будут только на вылеты до Сыктывкара. При этом в прошлом году у нас было в данном перечне 7 маршрутов. Это рейсы «Смартавиа» до Архангельска и Санкт-Петербурга и рейсы «Руслайна» до Уфы, Екатеринбурга, Челябинска, Сыктывкара и Кирова», – говорится в сообщении.

Отсутствие субсидирования со стороны федерального центра может повлечь за собой увеличение стоимости по основным направлениям до Москвы и Санкт-Петербурга. Сейчас билеты до Москвы на рейсы «Ютейр» стоят от 4985 рублей и «Руслайн» от 4600 рублей на следующий год.

«Транспортная доступность нашего округа самая сложная. И мы прекрасно понимаем, что с такой теплой зимой в ближайшее время зимника у нас не будет. И единственным способом сообщения с Большой землей остается авиация, – приводит пресс-служба слова главы НАО Юрия Бездудного. – Также в ближайшее время я встречусь с **руководителем Росавиации Александром Нерадько**, чтобы снять напряжение в отношении этого вопроса. Рейсы нам нужны».

<https://tass.ru/ekonomika/10198629>

ИНТЕРФАКС; 2020.12.8; НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ ВНУТРЕННИХ ЛИНИЙ АЭРОПОРТА ВЛАДИКАВКАЗА ОБОЙДЕТСЯ НОВАПОРТУ В 1,6 МЛРД РУБ.

Строительство аэровокзального комплекса внутренних воздушных линий (ВВЛ) ОАО «Международный аэропорт Владикавказ» обойдется холдингу «Новпорт» в 1,6 млрд рублей.

Согласно данным системы анализа закупок «Интерфакс-Маркер», коллективная заявка ООО «Спектр Холдинг» (Москва) и ООО «Альфа Строй» (Екатеринбург) стала единственной на открытых переговорах ОАО «Международный аэропорт Владикавказ» (входит в «Новпорт Холдинг») на право выполнения работ по строительству аэровокзального комплекса ВВЛ. Закупочная комиссия признала переговоры несостоявшимися и приняла решение о заключении контракта с единственным претендентом по цене 1,6 млрд рублей, что соответствует начальной цене контракта.

«Заявку коллективного участника ООО «Спектр Холдинг» и ООО «Альфа Строй» считать соответствующей требованиям и условиям (критериям оценки). Заключить договор с единственным участником закупки (лидером консорциума) – ООО «Спектр Холдинг», – говорится в итоговом протоколе закупки.

Как сообщалось ранее, подрядчик должен завершить работы до 15 июня 2022 года.

Министерство транспорта РФ

ИНТЕРФАКС; 2020.12.8; «ЮТЭЙР» В ДЕКАБРЕ ВЫПОЛНИТ РЕЙСЫ ИЗ МОСКВЫ В МИЛАН

Авиакомпания «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR) восстанавливает полеты по международным направлениям и в декабре начинает выполнять рейсы из Москвы в Милан (Италия) по четвергам, говорится в сообщении авиаперевозчика.

Выполнение рейсов запланировано на 17, 24, 31 декабря.

Регулярные авиаперевозки из РФ в Италию, приостановленные из-за пандемии COVID-19, до сих пор запрещены. Из сообщений «ЮТэйр» следует, что она будет выполнять так называемые грузопассажирские рейсы, попасть на которые могут определенные категории пассажиров.