



Ежедневный мониторинг СМИ

10 ЯНВАРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2020.09.01; СИСТЕМУ БЕЗБАРЬЕРНОЙ ОПЛАТЫ ПРОЕЗДА МОГУТ РАСПРОСТРАНИТЬ НА ДРУГИЕ ПЛАТНЫЕ ТРАССЫ.....	2
ТАСС; 2020.09.01; ЦКАД-3 МОГУТ СДАТЬ РАНЬШЕ ОКТЯБРЯ 2020 ГОДА.....	3
РИА НОВОСТИ; 2020.09.01; ЭКСПЕРТ ОЦЕНИЛ ПОТЕРИ КОМПАНИЙ ОТ ЗАПРЕТА ЛЕТАТЬ НАД БЛИЖНИМ ВОСТОКОМ	3
КОММЕРСАНТЪ FM; 2020.09.01; НЕБО ИРАНА ОПУСТЕЕТ; КАК СИТУАЦИЯ В СТРАНЕ ОТРАЗИТСЯ НА ЦЕНАХ АВИАПЕРЕВОЗОК.....	4
РИА НОВОСТИ; 2020.09.01; ИРАН НЕ ОБРАЩАЛСЯ К РОССИИ ЗА ПОМОЩЬЮ В РАССЛЕДОВАНИИ АВИАКАТАСТРОФЫ	4
РИА НОВОСТИ; 2019.09.01; ЭКСПЕРТ: СИТУАЦИЯ В ИРАНЕ НЕ ПОВЛИЯЕТ НА ТУРПОТОК В ОАЭ И ИЗРАИЛЬ	5
ТАСС; 2020.09.01; «ЮТЭЙР» 10 ЯНВАРЯ ВВОДИТ РЕЙС МАХАЧКАЛА-ДЖИДДА В ОБХОД ИРАНА И ИРАКА, ЦЕНЫ БИЛЕТОВ ПРЕЖНИЕ	5
ТАСС; 2020.09.01; В АТОР ЗАЯВИЛИ, ЧТО РОССИЯНЕ НЕ ОТКАЗЫВАЮТСЯ ОТ ТУРОВ НА БЛИЖНИЙ ВОСТОК	6
ТАСС; 2020.09.01; АВИАКОМПАНИИ ДОЛЖНЫ УСИЛИТЬ МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ В РАЙОНЕ БЛИЖНЕГО ВОСТОКА - НЕРАДЬКО	6
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЮРИЙ НИКИТСКИЙ; 2020.10.01; МАСШТАБНЫМ ЗАДАЧАМ – КАЧЕСТВЕННОЕ РЕШЕНИЕ; В ЦЕНТРЕ ВНИМАНИЯ – ХОД РЕАЛИЗАЦИИ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ	7
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВИКТОР ДМИТРИЕВ; 2020.10.01; ВСЕМ МИРОМ ЗАТВОРИТЬ ВОРОТА ПЕРЕД САМОЙ СТРАШНОЙ БЕДОЙ НА ДОРОГАХ	8
ТАСС; 2020.09.01; ДОЛЯ ДОРОГ ОРЕНБУРГСКОЙ ОБЛАСТИ В НОРМАТИВНОМ СОСТОЯНИИ ВОЗРОСЛА ДО 26,9%.....	10
ТАСС; 2020.09.01; УРОВЕНЬ ТРАВМАТИЗМА НА ТРАССАХ «АВТОДОРА» СНИЗИЛСЯ НА 20%.....	11
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.09.01; РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА НАЧНЕТ ГОТОВИТЬ СПЕЦИАЛИСТОВ ДЛЯ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА С ЛЕТА 2020 Г.....	11
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2020.10.01; ВСЕ ДО БАТАРЕИ: В КАБМИНЕ ГОТОВЯТ НОВЫЕ ЛЬГОТЫ ДЛЯ ЭЛЕКТРОКАРОВ; СРЕДИ НИХ — ДОПУСК НА ВЫДЕЛЕННЫЕ ПОЛОСЫ, БЕСПЛАТНЫЕ ПАРКОВКИ, ОСВОБОЖДЕНИЕ ОТ НАЛОГОВ.....	11
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВАЛЕРИЙ БУДУМЯН; 2020.10.01; НЕЛЕГАЛУ ЗАКОН НЕ ПИСАН?	13
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # МОСКВА; БАРШЕВ ВЛАДИМИР; 2020.10.01; ОХОТА НА «АВТОЗАЙЦЕВ»; ВОДИТЕЛЕЙ ЖДЕТ НОВЫЙ ШТРАФ	17
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2020.09.01; ДЕПУТАТ ОЦЕНИЛ ИДЕЮ ШТРАФОВАТЬ ВОДИТЕЛЕЙ ЗА НЕОПЛАТУ ПРОЕЗДА ПО ПЛАТНЫМ ДОРОГАМ.....	18
ТАСС; 2020.09.01; ДЕПУТАТЫ ОТ ЛДПР ПРЕДЛАГАЮТ ДАТЬ ИНВАЛИДАМ ПРАВО БЕСПЛАТНОГО ПРОЕЗДА ПО ПЛАТНЫМ ДОРОГАМ	18
РИА НОВОСТИ; 2020.09.01; «АВТОДОР» ЗАЯВИЛ О СНИЖЕНИИ СМЕРТНОСТИ НА ПЛАТНЫХ ДОРОГАХ.....	19

ИНТЕРФАКС; 2020.09.01; ОПЕРАТОР ГОЛОВНОГО УЧАСТКА АВТОДОРОГИ М-11 МОСКВА - ПЕТЕРБУРГ ПОВЫСИЛ ТАРИФЫ ЗА ПРОЕЗД	19
ТАСС; 2020.09.01; ГИБДД: РОССИЯНЕ СТАЛИ ЧАЩЕ ОФОРМЛЯТЬ ДТП ПО ЕВРОПРОТОКОЛУ	20
ТАСС; 2020.09.01; ВЛАСТИ КУЗБАССА НАМЕРЕНЫ ОБНОВИТЬ 60% ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА В РЕГИОНЕ К 2021 ГОДУ	20
ТАСС; 2020.09.01; СТРОИТЕЛЬСТВО ДВУХ ОЧЕРЕДЕЙ МЕТРО В КРАСНОЯРСКЕ ПРЕДПОЛАГАЕТ ПОЯВЛЕНИЕ ДЕВЯТИ СТАНЦИЙ	21
КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.10.01; ВАГОНЫ СБИВАЮТСЯ В СТАИ РЫНОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ОПЕРАТОРОВ ЖДЕТ КОНСОЛИДАЦИЯ	21
ТАСС; 2020.09.01; «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» ПОДГОТОВИЛИ ТЭО ПРОЕКТА МОДЕРНИЗАЦИИ ЛИНИИ В ИНДИИ	23
ТАСС; 2020.09.01; РЖД В 2019 ГОДУ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ ДО 1,2 МЛРД ПАССАЖИРОВ	23
ТАСС; 2020.09.01; ДОЛЯ ГОСУДАРСТВА В «СОВКОМФЛОТЕ» СНИЗИТСЯ ДО 75% ПЛЮС ОДНА АКЦИЯ	23
ТАСС; 2020.09.01; МОРСКОЕ СООБЩЕНИЕ МЕЖДУ СЕВЕРНЫМИ КУРИЛАМИ И КАМЧАТКОЙ ВОССТАНОВЯТ 11 ЯНВАРЯ	24
ТАСС; 2020.09.01; ВЛАСТИ СЕВАСТОПОЛЯ ПЛАНИРУЮТ ПРИОБРЕСТИ НОВЫЙ ПАРОМ ДЛЯ ГОРОДСКИХ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК	24
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2020.10.01; РЕГУЛИРОВАНИЕ – КОМПЛЕКСНОЕ; В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ ОБСУДИЛИ ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ РАЗВИТИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ АЭРОПОРТОВ И МАРШРУТОВ	25
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2020.10.01; ПИЛОТНЫЙ ПРОЕКТ; ЕГО РЕАЛИЗАЦИЯ СОЗДАСТ УНИКАЛЬНЫЕ УСЛОВИЯ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ТУРИЗМА В САНКТ–ПЕТЕРБУРГЕ И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ	29
ТАСС; 2020.09.01; ВОЛОДИН: САРАТОВСКИЙ АЭРОПОРТ ГАГАРИН СТАНЕТ ПРАКТИЧЕСКИ ВСЕПОГОДНЫМ В 2020 ГОДУ	30

ПУБЛИКАЦИИ

ТАСС; 2020.09.01; СИСТЕМУ БЕЗБАРЬЕРНОЙ ОПЛАТЫ ПРОЕЗДА МОГУТ РАСПРОСТРАНИТЬ НА ДРУГИЕ ПЛАТНЫЕ ТРАССЫ

Система безбарьерной оплаты проезда по платным автомобильным трассам в будущем может быть распространена не только на ЦКАД, но и на других платных трассах. Об этом ТАСС сообщили в **пресс-службе Минтранса РФ**.

«Законопроект находится на рассмотрении в Государственной думе. Free flow на ЦКАД - это пилотный проект. В перспективе возможно его внедрение и на других платных автомобильных трассах», - говорится в ответе **министерства** на запрос ТАСС.

Первую систему оплаты free-flow («свободный поток») планируется запустить на третьем участке ЦКАД (он должен быть сдан в эксплуатацию в октябре 2020 года). Система подразумевает, что водители смогут оплачивать проезд по платной дороге, не теряя время на пунктах оплаты проезда. Автомобили без остановок проезжают через рамку с оборудованием фиксации проезда. Оплата будет производиться с лицевого счета пользователя по транспондеру или с помощью распознавания государственных регистрационных номерных знаков. Более того, как отмечали в «Автодоре» ранее, водители без транспондера смогут оплатить проезд на сайте оператора (пока не выбран) в личном кабинете. Сайт будет создан ближе к запуску движения по ЦКАД, на оплату дается пять дней после совершения поездки.

Сейчас оплатить проезд можно только в специально оборудованных пунктах, что вызывает пробки и снижает эффективность трассы.

В конце 2019 года правительство РФ внесло в Госдуму законопроект о введении административных штрафов от 2,5 тыс. рублей (для легковых авто) до 5,5 тыс. рублей (для грузовых) за неоплаченный проезд по платным дорогам. Фиксировать нарушения будут «работающие в автоматическом режиме специальные технические средства», уточняется в законопроекте.

<https://tass.ru/ekonomika/7488443>

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/sistema-bezbarernoj-oplaty-proezda-mozet-byt-primenena-ne-tolko-na-ckad---mintrans>

ТАСС; 2020.09.01; ЦКАД-3 МОГУТ СДАТЬ РАНЬШЕ ОКТЯБРЯ 2020 ГОДА

Госкомпания «Автодор» не исключает, что третий пусковой комплекс Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД) у Москвы будет сдан раньше запланированного срока - октября 2020 года. Также планируется, что с запуском движения на ЦКАД-3 будет внедрена система безбарьерной оплаты, сообщили ТАСС в пресс-службе компании.

«Госкомпания «Автодор» планирует запустить систему оплаты проезда «свободный поток» на ЦКАД-3 в рамках постановления правительства. Срок сдачи этого пускового комплекса - октябрь 2020 года. Не исключено, что он будет сдан раньше, - сообщили в пресс-службе. В компании надеются, что «к сдаче данного участка в эксплуатацию будут приняты все поправки в нормативно-правовую базу для полноценной работы системы «свободный поток».

В конце 2019 года правительство России внесло в Госдуму законопроект о введении административных штрафов от 2,5 тыс. рублей (для легковых авто) до 5,5 тыс. рублей (для грузовых) за неоплаченный проезд по платным дорогам. Законопроект в первую очередь призван поддержать внедрение на российских платных дорогах безбарьерных систем взимания платы (free-flow). Сейчас оплатить проезд можно только в специально оборудованных пунктах, что вызывает пробки и снижает эффективность трассы.

Фиксировать нарушения будут «работающие в автоматическом режиме специальные технические средства», уточняется в законопроекте. Как отмечали в «Автодоре» ранее, водители без транспондера смогут оплатить проезд на сайте оператора (пока не выбран) в личном кабинете. Сайт будет создан ближе к запуску движения по ЦКАД, на оплату дается пять дней после совершения поездки.

Строительство ЦКАД началось в 2014 году. Трасса протяженностью 336,5 км пройдет приблизительно в 50 км от МКАД параллельно А-107 Московскому малому кольцу («Малая бетонка»). Проект разделен на пять участков. Новая федеральная трасса призвана разгрузить центральный транспортный узел Московского региона за счет отвода основного потока транзитного грузового и пассажирского трафика в обход столицы, а также уменьшить нагрузку на радиальные выходы из Москвы, МКАД и улицы городов Московской области.

Как следовало из обновленного графика строительства, первый, третий и пятый участки ЦКАД должны быть построены в октябре 2020 года, четвертый - в октябре 2021 года. Второй участок ЦКАД пройдет от М-1 «Беларусь» до М-11 «Москва - Санкт-Петербург». Его длина составит 121,6 км. Строительство начнется после 2022 года.

<https://tass.ru/ekonomika/7487847>

РИА НОВОСТИ; 2020.09.01; ЭКСПЕРТ ОЦЕНИЛ ПОТЕРИ КОМПАНИЙ ОТ ЗАПРЕТА ЛЕТАТЬ НАД БЛИЖНИМ ВОСТОКОМ

Российские авиакомпании могут потерять до 3 миллионов рублей за каждый рейс, если будет введен запрет на полеты над ближневосточным регионом, рассказал РИА Новости эксперт Центра исследований проблем реальной экономики Олег Чередниченко.

«Время облета территории «закрытого неба» может составить от 2 до 3 часов. При средней себестоимости часа полета от 650 тысяч рублей до 1 миллиона рублей, потери авиакомпаний могут достигать 3 миллионов рублей на 1 рейс», - сказал он.

Чередниченко также отметил, что некоторые варианты облета региона могут увеличить продолжительность пути даже вдвое, «что повлечет за собой формирование отрицательной рентабельности полетов по ряду направлений».

Эксперт полагает, что спрос на билеты упадет, так как авиакомпании будут вынуждены поднять цены. «В случаях, когда перестроение маршрута повлечет за собой существенное увеличение цены на билеты — не исключена отмена ряда направлений. А с учетом «подвешенности» сроков разрешения конфликта такая ситуация может продлиться достаточно долго — до 3 месяцев и более», - добавил он.

По словам Чередниченко, только из Московского авиаузла в ОАЭ, Катар и Оман летают самолеты по более 40 рейсам в неделю, то есть почти семь в день. «Не стоит забывать про такие крупные хабы как Санкт-Петербург, Екатеринбург, Новосибирск и Красноярск», - отметил он.

<https://ria.ru/20200110/1563239310.html>

КОММЕРСАНТЪ FM; 2020.09.01; НЕБО ИРАНА ОПУСТЕЕТ; КАК СИТУАЦИЯ В СТРАНЕ ОТРАЗИТСЯ НА ЦЕНАХ АВИАПЕРЕВОЗОК

Перелеты на Ближний Восток станут дольше: авиакомпаниям всего мира пришлось менять маршруты после авиакатастрофы в Тегеране и обострения конфликта Ирана и США. Из-за этого увеличится время в пути — перелет в Эмираты может занять на час или полтора больше, прогнозируют в Российском союзе туриндустрии. А следом могут подорожать и авиабилеты. К чему готовиться туристам? И что ждет тех, кому предстоит возвращаться из отпусков? С подробностями — Иван Корякин.

Небо над Ираном и Ираком вечером 8 января опустело: на сайте Flightradar24 воздушное пространство двух стран выглядело как темное пятно — только самолеты местных перевозчиков, остальные летали либо через Туркмению, либо через Саудовскую Аравию. Это коснулось рейсов в Объединенные Арабские Эмираты, Индию, на Мальдивы и Шри-Ланку. Теперь, скорее всего, перелеты туда будут более долгими. А значит, и более дорогими, говорит главный редактор портала для авиапассажиров FrequentFlyers.ru Илья Шатилин: «В любом случае это как минимум плюс пара часов к перелету, что создает определенные неудобства авиакомпаниям, увеличивает для них стоимость перелетов. А у тех, кто ориентируется на трансферный пассажиропоток, из-за этого съезжает все расписание, все трансферные волны».

Новые маршруты после рекомендаций **Росавиации** пообещали разработать «Аэрофлот», «Победа», Azur Air, «Уральские авиалинии» и S7. О возможном подорожании билетов перевозчики пока не сообщали, но его прогнозируют и в Российском союзе туриндустрии, хотя бы из-за того, что авиакомпаниям придется тратить больше топлива. Но возможны исключения, например, для полетов в Эмираты, заявил первый вице-президент Ассоциации туроператоров России Владимир Канторович: «Если речь идет о монопольных полетах, тогда велика вероятность, что увеличится стоимость. Но поскольку случаи с Эмиратами совсем не монопольные, совершенно не очевидно, что авиакомпании повысят цены. Наши самолеты давно уже облетают Украину, из-за этого многие маршруты в Европу удлинились, но это напрямую как-то на ценах не отразилось».

Вслед за билетами могут подорожать и туры. Тем, кто их уже купил, ничего не грозит, но в дальнейшем цены, скорее всего, вырастут, полагает директор ассоциации «Турпомощь» Александр Осауленко: «Если брать перспективу, хотя бы среднесрочную, то, конечно, это будет повышение цены на перелеты. Так как перевозка — часть комплексного турпродукта, то, безусловно, это скажется и на стоимости».

У тех туристов, кому предстоит возвращаться домой, проблем тоже не будет. Если они, конечно, не в Иране. По оценкам туроператоров, там сейчас отдыхают несколько десятков россиян, но это не считая самостоятельных туристов. Но всех, если потребуется, вывезут, продолжает Александр Осауленко: «Там, где организованные туристы, все это реализуется через операторов. Они всегда на связи со своими принимающими компаниями».

Я не думаю, что здесь будут какие-то сложности. Во всяком случае, если потребуется срочно выезд, то, как это уже было не единожды, оператор достаточно быстро и четко все организует».

Изменение маршрутов — это только предварительная мера. После поручения премьер-министра Дмитрия Медведева правительство оценит угрозы безопасности россиян на Ближнем Востоке. Иран как направление могут и вовсе закрыть.

<https://www.kommersant.ru/doc/4215221>

РИА НОВОСТИ; 2020.09.01; ИРАН НЕ ОБРАЩАЛСЯ К РОССИИ ЗА ПОМОЩЬЮ В РАССЛЕДОВАНИИ АВИАКАТАСТРОФЫ

Тегеран пока не обращался к Москве за помощью в расследовании причин катастрофы Boeing 737-800, в том числе за содействием по расшифровке черных ящиков, заявили РИА Новости в посольстве РФ в Иране.

«Нет, (иранская сторона) не обращалась», - сказал собеседник агентства.

Выполнявший рейс в Киев Boeing 737-800 «Международных авиалиний Украины» потерпел крушение вскоре после вылета из аэропорта Тегерана в среду рано утром. Погибли все бывшие на борту 176 человек: 167 пассажиров из Ирана, Украины, Канады, Германии, Швеции и Афганистана и девять членов экипажа.

Накануне в Организации гражданской авиации Ирана заявили, что не намерены передавать самописцы с разбившегося самолета компании-производителю и США.

<https://ria.ru/20200109/1563213890.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.09.01; ЭКСПЕРТ: СИТУАЦИЯ В ИРАНЕ НЕ ПОВЛИЯЕТ НА ТУРПОТОК В ОАЭ И ИЗРАИЛЬ

Напряженная ситуация и рекомендации российским авиакомпаниям не использовать воздушное пространство Ирана, Ирака, Персидского и Оманского заливов, не снизят спрос со стороны россиян на наиболее массовые туристические направления региона – ОАЭ и Израиль, заявила РИА Новости исполнительный директор Альянса туристических агентств (АТА) Наталия Осипова.

«Пока отказов от туров в ОАЭ и Израиль из-за обострения обстановки в Иране не зафиксировано. Мы считаем, что и в дальнейшем спрос на туры в эти страны не будет снижаться даже с учетом облета воздушного пространства Ирана. Подобный опыт у россиян уже есть. Было время, когда мы в Турцию летели 2,5 часа, а теперь из-за ситуации с Украиной добираемся из Москвы 3,5 часа, но на турпоток это не повлияло», — прокомментировала ситуацию эксперт.

Осипова рассказала, что всего за 2019 год в ОАЭ отдохнули порядка миллиона туристов из России. Из них 13-15 процентов гостей посетили Эмираты в период новогодних каникул. В Израиле за тот же период побывало 400-450 тысяч россиян.

«Если брать общий выездной поток из России, то на ОАЭ приходится пять процентов туристов, а на Израиль — два процента. Это говорит о том, что указанные направления являются наиболее популярными в Ближневосточном регионе среди наших соотечественников», — пояснила она.

<https://ria.ru/20200109/1563218743.html>

ТАСС; 2020.09.01; «ЮТЭЙР» 10 ЯНВАРЯ ВВОДИТ РЕЙС МАХАЧКАЛА-ДЖИДДА В ОБХОД ИРАНА И ИРАКА, ЦЕНЫ БИЛЕТОВ ПРЕЖНИЕ

Авиакомпания «Ютэйр» сообщила, что с 10 января планирует полеты из Махачкалы в Джидду (Саудовская Аравия) по новому маршруту - через воздушное пространство Кипра и Египта в обход Ирана и Ирака, цены билетов для пассажиров не изменятся.

Как сказали в четверг ТАСС в пресс-службе «Ютэйр», авиакомпания согласовала с Росавиацией и властями Египта альтернативный маршрут облета Ирана и Ирака, ранее все было согласовано с Кипром. «Летим по новому маршруту, согласовали [власти Египта и Росавиация]», - сказал собеседник агентства.

Росавиация 8 января рекомендовала российским авиакомпаниям не использовать воздушное пространство над Ираном и Ираком, а также над Персидским и Оманским заливами в связи рисками для безопасности полетов. В СМИ высказывалось предположение, что изменение маршрутов может привести к увеличению цен на перелеты, но в пресс-службе «Ютэйр» ТАСС сообщили, что тарифы не изменятся: «Альтернативный маршрут не скажется на стоимости билетов». Было добавлено, что «рекомендации **Росавиации** затрагивают только один маршрут «Ютэйр» Махачкала - Джидда».

Премьер-министр Дмитрий Медведев 8 января поручил проработать вопрос о безопасности полетов и туризма в регионе Ближнего Востока. Поручение дано вице-премьеру Максиму Акимову, министру иностранных дел Сергею Лаврову, **министру транспорта Евгению Дитриху** и главе Минэкономразвития Максиму Орешкину.

Ситуация вокруг Ирана резко обострилась после удара США в районе аэропорта Багдада в ночь на 3 января, в результате которого погиб командующий силами специального назначения «Аль-Кудс» Корпуса стражей исламской революции Касем Сулеймани. В ответ Тегеран в ночь на 8 января нанес ракетный удар по объектам в Ираке, которые использовали американские военные, - базе Айн-эль-Асад и аэропорту Эрбиля. В тот же день, 8 января, авиалайнер Boeing 737 компании «Международные авиалинии Украины», на борту которого находились около 180 пассажиров и членов экипажа, потерпел катастрофу после взлета в аэропорту Тегерана, все на борту погибли.

ТАСС; 2020.09.01; В АТОР ЗАЯВИЛИ, ЧТО РОССИЯНЕ НЕ ОТКАЗЫВАЮТСЯ ОТ ТУРОВ НА БЛИЖНИЙ ВОСТОК

Россияне не аннулируют туры в страны Ближнего Востока на фоне рекомендации **Росавиации** не использовать авиакомпаниям воздушное пространство Ирана и Ирака для перелетов. Об этом сообщил ТАСС вице-президент Ассоциации туроператоров России (АТОР) Дмитрий Горин.

Росавиация 8 января рекомендовала российским авиакомпаниям не использовать воздушное пространство над Ираном и Ираком, а также над Персидским и Оманским заливами. В связи с этим Ростуризм попросил туроператоров оперативно информировать туристов об изменении авиарейсов.

«Это не влияет [на спрос]. Аннулирующих туров нет. Более того, у нас уже в истории была ситуация, когда было принято решение пускать рейсы в Турцию в облет Украины», - сказал Горин.

Среди ближневосточных направлений у россиян наибольшей популярностью, по его словам, пользуются Объединенные Арабские Эмираты (ОАЭ). При этом в Иран путешествуют в основном индивидуальные туристы, отметил Горин. По его данным, в течение 2019 года Иран посетило около 16 тыс. человек, включая 2 тыс. организованных туристов.

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев 8 января поручил проработать вопрос о безопасности полетов и туризма в регионе Ближнего Востока, сообщил его пресс-секретарь Олег Осипов. Поручение дано вице-премьеру Максиму Акимову, министру иностранных дел Сергею Лаврову, **министру транспорта Евгению Дитриху** и главе Минэкономразвития Максиму Орешкину.

<https://tass.ru/obschestvo/7486945>

На ту же тему:

<https://rns.online/consumer-market/Turooperatori-ne-fiksiruyut-otkazi-ot-poezdok-v-Iran-2020-01-09/>

ТАСС; 2020.09.01; АВИАКОМПАНИИ ДОЛЖНЫ УСИЛИТЬ МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ В РАЙОНЕ БЛИЖНЕГО ВОСТОКА - НЕРАДЬКО

Росавиация рекомендовала российским авиакомпаниям принять дополнительные меры по безопасности полетов в регионе Ближнего Востока, а также в районах Персидского и Оманского заливов. Это следует из телеграммы, подписанной **руководителем**

Росавиации Александром Нерадько и разосланной в авиакомпаниях (копия текста есть у ТАСС).

«Руководителям территориальных органов **Росавиации** рекомендовать эксплуатантам воздушных судов принять дополнительные меры по обеспечению безопасности полетов с учетом оперативной обстановки в районе и по маршрутам выполнения международных воздушных перевозок, а также рекомендаций, изложенных в руководстве по мерам безопасности, принимаемым в связи с военной деятельностью, потенциально опасной для производства полетов гражданских воздушных судов», - говорится в телеграмме.

На данный момент в ближневосточном регионе, в том числе в районах Персидского и Оманского заливов, сложились условия, «характеризующиеся дополнительными угрозами для безопасности полетов в связи с ведением активных боевых действий, а также сложной общественно-политической обстановкой», говорится в телеграмме.

В связи с этим **Нерадько** также предложил территориальным управлениям **Росавиации** указать авиакомпаниям на необходимость «провести оценку достаточности» существующих процедур определения и снижения рисков при обеспечении безопасности полетов; по возможности осуществлять выбор наиболее безопасных (альтернативных) маршрутов; особое внимание уделить уровню профессиональной и моральной подготовки экипажа.

«Летным экипажам следует поддерживать особую бдительность при полетах над районами вооруженного конфликта или вблизи его», - говорится в телеграмме.

«При оценке риска безопасности полетов необходимо учитывать, в том числе, отсутствие эффективной организации воздушного движения в соответствующем воздушном пространстве, а также невозможность государством, ответственным за это воздушное пространство, в полной мере осуществлять контроль за своей территорией и своим воздушным пространством или выполнять свои обязательства по управлению воздушным движением, координации и распространению необходимой информации», - отметил **Нерадько**.

Изменение маршрутов

На фоне авиакатастрофы с самолетом «Международных авиалиний Украины» и обострения ситуации вокруг Ирана **Росавиация** разослала российским авиакомпаниям рекомендацию при планировании маршрутов облетать воздушные пространства Ирана и Ирака. Российские авиакомпании сообщили о поиске альтернативных маршрутов. На данный момент о перестройке маршрутов в облет этих территорий заявили «Россия», Azur Air, S7 и «Уральские авиалинии». «Аэрофлот» и «Победа» сообщали о разработке альтернативных маршрутов.

Ранее в среду премьер-министр РФ Дмитрий Медведев поручил проработать вопрос о безопасности полетов и туризма в регионе Ближнего Востока, сообщил его пресс-секретарь Олег Осипов. Поручение дано вице-премьеру Максиму Акимову, министру иностранных дел Сергею Лаврову, министру транспорта **Евгению Дитриху** и главе Минэкономразвития Максиму Орешкину. Как сообщал официальный представитель вице-преьера Акимова, соответствующее совещание пройдет в пятницу.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20200109/1563235594.html>

<https://rns.online/transport/Rosaviatsiya-podtverdila-novie-rekomendatsii-po-poletam-na-Blizhnem-Vostoke-2020-01-09/>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЮРИЙ НИКИТСКИЙ; 2020.10.01; МАСШТАБНЫМ ЗАДАЧАМ – КАЧЕСТВЕННОЕ РЕШЕНИЕ; В ЦЕНТРЕ ВНИМАНИЯ – ХОД РЕАЛИЗАЦИИ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ

В канун Нового года под председательством Президента России Владимира Путина состоялось заседание Совета при Президенте РФ по стратегическому развитию и национальным проектам.

Открывая заседание, глава государства отметил, что национальные проекты – это уникальный инструмент. Ничего подобного раньше по масштабу, по охвату у нас никогда и не было.

«Сам факт запуска таких проектов говорит и о качественно возросших возможностях страны, о том, что нам нужно решать задачи принципиально нового уровня. Нужно и, что самое главное, можно, мы в состоянии решать задачи такого масштаба», – сказал президент.

Он подчеркнул, что важнейший сквозной итог национальных проектов – это качественные изменения в работе органов власти, новые современные подходы на всех уровнях управления. При этом Владимир Путин обратил внимание на еще недостаточное качество взаимодействия федеральных органов с региональными, напомнив при этом, что именно в субъектах Федерации, на местах решается основной массив задач национальных проектов. «Федеральным властям нужно быть в постоянном контакте с коллегами из регионов, муниципалитетов, содействовать им в решении задач, приходить на помощь в трудных, нестандартных ситуациях. Необходимы каждодневное заинтересованное сотрудничество, полноценное партнерство и готовность работать по–новому и более эффективно всем вместе», – акцентировал внимание участников заседания президент.

О нацпроектах в области транспорта на заседании рассказал заместитель Председателя Правительства РФ Максим Акимов.

«В 2019 году нацпроект **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** позволил отремонтировать пять тысяч километров региональных дорог и более пяти тысяч километров дорожной сети в городских агломерациях. Это почти в три раза больше, чем в 2018 году. Новое асфальтобетонное покрытие устроено на дорогах общей площадью 127,1 миллиона квадратных метров из плановых 127,3, укладка практически завершена, уложено 99,8% верхней дорожной одежды. В рамках поручений мы сформировали программу по строительству и приведению в нормативное состояние искусственных сооружений. Основной объем работ планируем выполнить до 2024 года. Протяженность аварийных мостов сократится минимум на 60%. Для ликвидации одноуровневых пересечений мы построим 170 путепроводов над железнодорожными путями. И, конечно, вся эта работа – это не только комфорт для автомобилистов, но и, безусловно, обеспечение безопасности дорожного движения», – доложил Максим Акимов.

По его словам, к 2024 году должна снизиться смертность в результате дорожно–транспортных происшествий в 3,5 раза, до уровня, не превышающего четыре человека на 100 тысяч населения. В этом году есть позитивная динамика, с 12,4 на 100 тысяч в 2018 году до 11,7 в этом году. На протяжении всего года сокращалось количество погибших в дорожно–транспортных происшествиях, на 8,8% погибло меньше людей за 11 месяцев этого года. «Но период таких быстрых побед, «низко висящих фруктов», закончился, и, конечно, от нас потребуются нестандартные шаги и усилия для достижения цели», – отметил вице–премьер.

Максим Акимов доложил о продолжении технических мероприятий. Существенно увеличен парк патрульных автомобилей, более четырех тысяч закуплены в этом году. 2,3 тысячи приборов контроля за состоянием дорожных сетей поставлены в соответствующие органы и организации. Более пяти тысяч медицинских упаковок – комплектов для оказания первой помощи поставлены органам безопасности дорожного движения.

Вице–премьер отметил: «Почти половина всех ДТП на федеральных и региональных дорогах вне городов происходит при столкновении на полосах встречного движения. Мы реализуем новую программу мероприятий по разделению всех встречных потоков на трех– и четырехполосных трассах. На федеральной сети общая протяженность таких участков более 2800 километров, на региональной – еще 1700 километров. Планируем завершить эту работу в 2022 году, разделив все трех– и четырехполосные участки на этих дорогах, там, где есть встречные потоки».

Завершая доклад, Максим Акимов подчеркнул: «Все реализованные мероприятия по БКАД были направлены на повышение качества жизни населения, его безопасности. Безусловно, впереди большие задачи, не все удалось решить, но то, что мы учимся на тех

ошибках, которые мы допускали, вселяет в нас оптимизм и уверенность в том, что все задачи, поставленные указом № 204, будут выполнены».

<http://transportrussia.ru/item/5360-masshtabnym-zadacham-kachestvennoe-reshenie.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВИКТОР ДМИТРИЕВ; 2020.10.01; ВСЕМ МИРОМ ЗАТВОРИТЬ ВОРОТА ПЕРЕД САМОЙ СТРАШНОЙ БЕДОЙ НА ДОРОГАХ

Во время просмотра передачи Тимура Кизякова «Пока все дома» каждый раз екает сердце, когда звучат слова песни: «У вас будет ребенок, у которого будете вы». Как здесь не вспомнить молодость, ожидание огромного счастья. Причем не годы, а всего–то девять месяцев, итог которых становится счастливейшим событием в жизни каждой семьи. Бережь его да радоваться.

И ни в коем случае не терять чувство опасности. Ведь от триумфа до трагедии – один шаг. Им может стать один неверный маневр на дороге. И все. Сколько бы молодая мама ни ломала руки от отчаяния, сколько бы папа ни проклинал свою самоуверенность, ничего уже поделать нельзя.

Как вы поняли, речь идет о детях, которые по нашей вине погибли или пострадали еще в младенчестве. Вот обескураживающая статистика. В прошлом году погибли 628 детей. На декабрь 2019 года их число составило 525. Причем в качестве пешеходов уходят из жизни около 46%, 40% – в качестве пассажиров. За 10 месяцев прошедшего года произошло 520 ДТП с участием младшего поколения, 480 – когда дети находились внутри автомобиля. Из 31 погибшего ребенка 30 – были пассажирами.

Эти цифры привел заместитель начальника ГУОБДД МВД России Олег Понарьин на пресс–конференции, проходившей в ТАСС. Разговор шел о федеральной программе обучения водителей–родителей «Детство без опасности».

Программа эта реализуется в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в целом и федерального проекта «Безопасность дорожного движения» в частности. Курирует все это МВД России при поддержке Минздрава России и организации «Движение без опасности».

Надо сказать, что эта программа направлена на профилактику детского дорожно–транспортного травматизма и реализуется на базе перинатальных центров и родильных домов. С перспективой охвата всех регионов страны.

В чем суть? Создать единую систему обучения родителей, обеспечить безопасность детей на дорогах, сформировать культуру вождения при перевозке своих чад–пассажиров с учетом правил использования детских удерживающих устройств.

Сама программа находится еще в состоянии младенчества: старт был дан в июне минувшего года в Калужской области. Однако результаты уже впечатляют. Охвачены 30 регионов страны в 8 Федеральных округах. За это время федеральными тренерами обучены более 100 медицинских сотрудников, которые провели 900 тренингов для более чем 2500 беременных женщин и после родов.

Стоит отметить, что пресс–конференция проходила в режиме телемоста. Первым был продемонстрирован опыт, применяемый в липецком регионе.

С июля на базе областного перинатального центра прошли обучение правильному обращению с новорожденными в транспортных средствах 130 будущих мам.

Данная работа запланирована и в других акушерских стационарах, – отметила главный врач областного перинатального центра Лариса Захряпина. – Кроме того, перед выпиской мамы информируются о пунктах проката специальных детских удерживающих устройств.

Во время обучения рожениц в региональном перинатальном центре используются видеоматериалы, наглядная информация, проводятся консультации с супругами–автомобилистами. В часы выписки женщин поблизости дежурят наряды ДПС, на нарушителей составляются административные материалы.

Сотрудники ГИБДД во время консультаций пациенток областного перинатального центра, других родильных домов особое внимание обращают на необходимость уже первой перевозки малышей в специальном детском автокресле. Кроме того, автоинспекторы

регулярно проводят в регионе акции, когда пациенткам родильных домов вручают в подарок специальные детские удерживающие устройства.

Результатом подобной профилактической кампании стало то, что подавляющее большинство будущих мам в Липецкой области хорошо информированы о необходимости использования детских автокресел и намерены их обязательно применять.

Член правительственной комиссии по безопасности дорожного движения, президент экспертного центра «Движение без опасности» Наталья Агре акцентировала внимание на том, что детей до 12 лет просто необходимо перевозить в креслах. Дело в том, что прочность юного организма в рамках этого возраста минимальна. Резкое торможение даже при скорости 15–20 км/час – это уже огромная на него нагрузка. И привела пример, когда после легкого ДТП ребенка забрали домой, не подозревая, что он в опасности. Укачали, он заснул. И все.

Еще она напомнила, что этот проект достаточно долго тестировали на базе Главного перинатального центра РФ имени В.И. Кулакова. В течение двух лет работали на одной площадке с одним тренером. После анкетирования мамочек выяснилось, что эффект оказался максимальным. Безучастными остался всего 1%.

В телемосте принял участие целый «десант» из Екатеринбурга. Начальник Управления ГИБДД ГУ МВД России по Свердловской области Алексей Кисляков отметил, что в 2018 году у каждого второго водителя, перевозившего детей, фиксировали нарушения. Теперь их значительно меньше. Но есть куда расти.

Сегодня на вооружение взяты обучающие тренинги, посвященные основным правилам перевозки детей в автомобиле (использованию сертифицированных детских удерживающих устройств, соблюдению «детского режима» на дороге – соблюдение установленной скорости, аккуратное вождение), а также правилам перехода проезжей части дороги с коляской. Методические рекомендации для молодых родителей будут представлены в открытом доступе в сети Интернет.

Когда речь идет о здоровье и жизни детей, то мелочей быть не может. Главный специалист отдела организации медицинской помощи матерям и детям министерства здравоохранения Свердловской области Антонина Кузнецова считает, что необходимо максимально эффективно использовать все возможности по снижению детского травматизма. За 9 месяцев в области вполнину снизили страшную статистику. Областной минздрав распространяет наработанный опыт в роддомах, женских консультациях и детских поликлиниках.

Заместитель главного врача по акушерству и гинекологии ГБУЗ СО «Областная детская клиническая больница № 1» Алена Каюмова рассказала, что на их базе проведены порядка 20 тренингов для почти 200 пациенток Свердловской области. Они получили полную информацию о безопасной транспортировке малыша. Каждая новоявленная мама получает бюллетень, где полностью прописана инструкция.

Совсем недавно включилась в проект Московская область. Вот что рассказала заведующая отделением новорожденных областного перинатального центра, врач-неонатолог Светлана Бувалая.

– За короткий срок у нас прошли обучение 2 медсестры, 16 медработников, 4 врача. По окончании все они получили сертификаты. И уже провели тренинги. 38 занятий посетили 76 женщин.

А вот мнение одного из главных кураторов – начальника УГИБДД ГУ МВД России по МО генерал-майора полиции Виктора Кузнецова: «ДТП с участием несовершеннолетних вне зависимости от тяжести последствий вызывают широкий общественный резонанс и доставляют моральные травмы близким. Дети – самые незащищенные участники дорожного движения, и их здоровье и жизнь зачастую находятся в руках взрослых, причем не только водителей, но и тех, кто разрабатывает законы, оказывает первую медицинскую помощь и обучает детей дорожной азбуке».

И еще одна весточка с мест.

В Перинатальном центре «Мама» Ульяновской областной детской клинической больницы состоялся тренинг с целью снижения смертности на дорогах и профилактики детского травматизма.

Мероприятие подготовили специалисты отдела социальной психологической помощи ОДКБ имени Ю.Ф. Горячева и областного ГИБДД.

Автоинспекторы и прошедшие специальную подготовку медицинские специалисты провели для будущих мамочек викторину и тренинг на знание правил дорожного движения, конкурс на лучшую сказку о светофоре. Все участники получили подарки, а победители викторины – символические призы. Будущие мамочки не только продемонстрировали отличные знания норм дорожной безопасности, но и со всей серьезностью отнеслись к вопросу приобретения автолюльки, чтобы первая поездка из родильного дома была полностью безопасной для малышей.

Завершая встречу с журналистами, Олег Понарыин отметил, что в 2020 году география программы будет расширяться. Охвату подлежат еще 35 регионов РФ. А в 2021 году планируется уже 100%-ный охват. Такие вот официальные планы.

<http://transportrussia.ru/item/5364-vsem-mirom-zatvorit-vorota.html>

ТАСС; 2020.09.01; ДОЛЯ ДОРОГ ОРЕНБУРГСКОЙ ОБЛАСТИ В НОРМАТИВНОМ СОСТОЯНИИ ВОЗРОСЛА ДО 26,9%

Протяженность автодорог Оренбургской области, соответствующих нормативным требованиям, по итогам реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» в 2019 году достигла 26,9%. Об этом сообщил в четверг ТАСС зампреда правительства Оренбургской области - министр строительства, жилищно-коммунального, дорожного хозяйства и транспорта Александр Полухин.

«Всех показателей 2019 года мы достигли. Что касается региональной сети автомобильных дорог общего пользования, то мы вошли в национальный проект с показателем 24,5% соответствия и к 2024 году должны достигнуть 34,1%. Наш показатель на 2019 год, утвержденный Федеральным дорожным агентством, был 26,7%, мы завершили год на уровне 26,9%», - сказал Полухин.

В профильном министерстве уточнили, что к концу 2019 года протяженность автодорог, соответствующих нормативным требованиям, в границах агломерации Оренбурга увеличилась с 64% до 68,2%, агломерации Орска - с 35,3% до 42%. По словам Полухина, в Оренбургской области протяженность сети региональных дорог, по данным на конец 2019 года, составляет 12 тыс. 201 км, поэтому 26,9% - это существенный показатель.

«За счет всех источников финансирования в дорожную отрасль Оренбургской области в 2019 году были намерены вложить 14,5 млрд рублей, но по итогам года сумма возросла до 19,1 млрд рублей. На 2020 год, как минимум, ставим такую же цель и задачу», - уточнил Полухин.

По данным Минстроя региона, в рамках нацпроекта отремонтировано и реконструировано свыше 202 км дорог регионального значения и 47 км дорог (ремонт и строительство) местного значения в Оренбурге, Орске, Новотроицке и Гайском городском округе. В 2019 году нацпроект позволил отремонтировать в Оренбурге 57 улиц общей протяженностью свыше 33 км и построить новую дорогу длиной в 4,7 км. На дорогах установлено 14 комплексов фотовидеофиксации. В 2020 году в рамках нацпроекта планируется отремонтировать более 126 км дорог.

<https://tass.ru/ekonomika/7487123>

ТАСС; 2020.09.01; УРОВЕНЬ ТРАВМАТИЗМА НА ТРАССАХ «АВТОДОРА» СНИЗИЛСЯ НА 20%

Уровень травматизма с тяжелыми последствиями на дорогах госкомпании «Автодор» в 2019 году снизился на 20% по сравнению с 2018 годом. Общее количество ДТП снизилось на 8%, число раненых сократилось на 4%, говорится в сообщении госкомпании.

Отмечается, что по данным за 2011-2019 годы, аварийность на дорогах госкомпании снизилась на 48%, а число погибших уменьшилось на 62%. При этом, сеть скоростных дорог, находящихся в управлении «Автодора», возросла.

Так, в 2019 году было введено в эксплуатацию более 200 км участков дорог федерального значения, а общая протяженность скоростных платных дорог на конец года составила более 1440 км. По сравнению с 2018 годом прирост составил более 50%.

В 2019 году в общей сложности были отремонтированы более 390 км. Также был проведен комплекс мероприятий по повышению безопасности на дорогах. «Продолжилась работа по разделению встречных потоков, установке металлического барьерного и тросового ограждения (протяженность дорог с разделением транспортных потоков более 2300 км), устройству освещения, шумовых полос и другие мероприятия», – сообщила пресс-служба «Автодора».

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/uroven-travmatizma-na-trassah-avtodora-snizilsa-na-20>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.09.01; РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА НАЧНЕТ ГОТОВИТЬ СПЕЦИАЛИСТОВ ДЛЯ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА С ЛЕТА 2020 Г.

Российский университет транспорта с 2020 г. начнет подготовку специалистов для сферы морского и внутреннего водного транспорта. Об этом Агентству городских новостей «Москва» сообщил **ректор университета Александр Климов**.

«С 2020 г. мы начинаем готовить персонал, специалистов для сферы морского и внутреннего водного транспорта. К нам переходят порядка 340 ребят из филиала Государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.Макарова, который завершает свою деятельность. После выпуска они будут работать специалистами в сфере логистики и организации транспорта морского и речного флота. С лета 2020 г. планируем начать обучение по основным специальностям, набрать новые курсы. Это судоводители», - сказал А.Климов.

По словам ректора, развитие данного направления позволит сделать **Российский университет транспорта** многофункциональным и мультитранспортным университетом.

<https://www.mskagency.ru/materials/2958759>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2020.10.01; ВСЕ ДО БАТАРЕИ: В КАБМИНЕ ГОТОВЯТ НОВЫЕ ЛЬГОТЫ ДЛЯ ЭЛЕКТРОКАРОВ; СРЕДИ НИХ — ДОПУСК НА ВЫДЕЛЕННЫЕ ПОЛОСЫ, БЕСПЛАТНЫЕ ПАРКОВКИ, ОСВОБОЖДЕНИЕ ОТ НАЛОГОВ

Владельцев электромобилей могут пустить на выделенные полосы для общественного транспорта, им также хотят разрешить бесплатно парковаться и передвигаться по платным трассам. Такие предложения рассматривают в кабмине, следует из проекта плана-графика стимулирования развития электротранспорта в стране. С документом ознакомились «Известия». Рынок электромобилей активно растет, но их общее количество в России пока мизерное — около 4,6 тыс., или 0,1% от автопарка. Для того чтобы спрос на такие машины увеличился, необходимо снижать накладные расходы на их ввоз в страну, а также субсидировать покупку — например, путем возврата НДС, полагают эксперты.

Льготы подъезжают

В кабмине обсуждаются меры расширения рынка электрокаров в России. Среди участников — Минпромторг, Минфин, Минэкономразвития, **Минтранс** и другие ведомства, следует из проекта плана-графика стимулирования развития электротранспорта в стране на 2020 год.

В нем предлагается разрешить собственникам электромобилей в России ездить по выделенным полосам для общественного транспорта, бесплатно пользоваться парковками, оснащенными зарядными устройствами, и ездить по платным трассам. Также предлагается освободить владельцев машин с электродвигателями от транспортного налога.

В документе также указаны мероприятия, направленные на стимулирование производства электрокаров в стране, — субсидирование изготовителей и налоговые льготы.

В пресс-службе правительства РФ «Известиям» сообщили, что уже получены отзывы на проект от заинтересованных ведомств. Но в графике профильного вице-премьера Дмитрия Козака на ближайшее время пока нет совещаний по этой теме.

В Минпромторге вопросы «Известий» переадресовали в Минэкономразвития. Там отметили, что в настоящее время тема находится на стадии обсуждения.

Минфин выступает против дополнительных льгот автозаводам, говорится в отзыве ведомства, направленном в кабмин в ноябре (копия есть у «Известий»). В министерстве, в частности, не считают нужным разрабатывать отдельную программу субсидирования для создания производственных мощностей по выпуску электрокаров.

Также в Минфине против предоставления таким предприятиям налоговых льгот. В документе указывается, что в бюджете на 2019–2021 годы уже заложены средства на поддержку научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по приоритетным направлениям гражданской промышленности: 4,6 млрд — на нынешний и 3 млрд рублей — на 2021-й.

В письме Минфина в кабмин отмечается, что в стране уже реализуются и другие меры господдержки, которыми при желании могли бы воспользоваться производители электромобилей. Например, программа субсидирования экспортоориентированных производств и льготное кредитование промышленных предприятий через Российский фонд технологического развития (в 2014–2018 годах он получил из бюджета 86,1 млрд рублей). В министерстве также против предоставления бесплатного проезда электрических машин по платным трассам — это приведет к снижению доходов «Автодора» и потребует финансирования из бюджета.

В пресс-службе Минфина подтвердили «Известиям», что не поддерживают названные выше инициативы.

— В Налоговом кодексе уже предусмотрены различные льготы (глава 25), направленные на стимулирование организаций создавать производство, а также расширять или модернизировать его, — сообщили в пресс-службе ведомства.

В **Минтрансе** не поддерживают допуск электромобилей к движению по выделенным полосам, сказали «Известиям» в **пресс-службе** ведомства. В то же время там добавили, что местные власти могут по своему усмотрению разрешить движение таких машин по выделенкам, установив соответствующие дорожные знаки. Другие предложения в ведомстве комментировать не стали.

В Москве, например, уже несколько лет действует бесплатная парковка для электромобилей.

Дорогое удовольствие

В России мало электромобилей, но их количество в последние годы растет. За 10 месяцев прошлого года, в сравнении с аналогичным периодом 2018-го, их продажи выросли в 2,8 раза, до 261 машины, свидетельствуют данные агентства «Автостат». Сделок с поддержанными электромобилями стало больше в полтора раза — сменили хозяев 2385 машин.

На вторичном рынке почти 95% приходится на одну модель — Nissan Leaf, среди новых лидирует Jaguar I-Pace (более 40% от общих продаж). В России также эксплуатируются электрические Mitsubishi i-MiEV, Tesla Model S и Model X, отечественная Lada Ellada, Renault Twizy и BMW i3.

Несмотря на рост сегмента, в РФ пока эксплуатируется всего около 4,6 тыс. электромобилей, или примерно 0,1% от всего автопарка.

Помимо предложенных льгот для владельцев электрокаров, властям нужно снижать размер накладных расходов при ввозе в страну таких машин, сказала «Известиям» председатель Ассоциации развития электромобильного, беспилотного и подключенного транспорта Ия Гордеева. По ее словам, с учетом ввозной таможенной пошлины (в зависимости от модели), 20-процентного НДС, услуг брокеров и установки ГЛОНАСС они увеличивают цену машины на 38–40%. В стране уже активно развивается зарядная инфраструктура для электротранспорта и ограничивающим фактором является именно стоимость автомобилей с электродвигателями, уверена она.

С этим согласен и замглавы Федерации автовладельцев России (ФАР) Дмитрий Клевцов. По его словам, один из самых эффективных способов развития в России рынка электромобилей — стимулирование покупки новых машин. Например, государство в некоторых европейских странах возвращает владельцам до трети стоимости авто. В России этот механизм можно реализовать через возврат уплаченного гражданином НДФЛ, как при покупке недвижимости, отметил эксперт.

<https://iz.ru/962500/aleksandr-volobuev/vse-do-batarei-v-kabmine-gotoviat-novye-lgoty-dlia-elektrokarov>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВАЛЕРИЙ БУДУМЯН; 2020.10.01; НЕЛЕГАЛУ ЗАКОН НЕ ПИСАН?

Как избавить рынок автотранспортных услуг от псевдозаказных перевозок.

Три сессии из четырех, входивших в программу 2-го национального транспортного форума «Межрегиональные и международные автобусные перевозки 2019», практически полностью были посвящены борьбе с нелегальными автобусными перевозчиками. Тема острая, и поэтому в работе форума приняли участие порядка 300 представителей законодательной и исполнительной власти, автобусных перевозчиков, автовокзалов, билетных агрегаторов и финансовых компаний. Судя по аргументированным и подчас довольно эмоциональным выступлениям участников форума из разных регионов страны, проблема требует самого оперативного реагирования.

Закон – нагрузка на бизнес?

Обращения, касающиеся этой темы, постоянно поступают в Комитет Государственной думы РФ по транспорту и строительству. По словам заместителя председателя комитета Станислава Москвичева, с одной стороны, государство декларирует необходимость снятия избыточных административных барьеров, связанных с бизнесом. Как известно, сейчас идет реформа, в том числе контрольно–надзорной деятельности, в рамках которой планируется отмена избыточных требований, предъявляемых к бизнесу. Но, с другой стороны, имеют место проблемы, связанные с организацией регулярных перевозок по межрегиональным маршрутам. Это и согласование остановочных пунктов, и окончательное решение вопроса по заказным перевозкам, и, соответственно, вытекающая из всего этого проблема борьбы с огромным числом нелегалов, осуществляющих свою деятельность на рынке пассажирских перевозок. Кроме того, необходимо как можно быстрее переформатировать отношения между автовокзалами (автостанциями) и перевозчиками. На это направлены поправки в ст. 34 Федерального закона № 220.

– Законопроект прошел первое чтение, и хотя в целом ему дана положительная оценка, документ требует доработки, – отмечает Станислав Москвичев. – Поправки к законопроекту уже пришли, работа над ними ведется. Касаются они включения в перечень обязательных услуг продажи билетов автовокзалами и автостанциями. Кроме того, в документе пока отсутствует дифференциация автостанций, являющихся конечными и промежуточными пунктами маршрутов. На рассмотрении в Госдуме находится еще один законопроект, предусматривающий внесение изменений в ст. 38 Федерального закона № 220. Суть изменений – в усилении контроля за нелегальными перевозчиками. Речь о необходимости включения в карту маршрута помимо реквизитов перевозчика, которые там уже есть, еще и, скажем так, государственных признаков автобуса. Правда, пока что отзывы на эти предложения, поступившие из субъектов, отрицательные. Объясняется такое отношение тем, что все это станет дополнительной нагрузкой на бизнес.

В свою очередь президент ассоциации «Развитие автовокзалов страны» Борис Лоран заметил, что законодательные инициативы вовсе не являются дополнительной нагрузкой на бизнес. Благодаря продуктивному взаимодействию отрасли и власти идет формирование Единой федеральной системы мониторинга и контроля пассажирских перевозок автомобильным транспортом (ЕФСМКПП), которая должна обеспечить учет и контроль пассажиров, транспортных средств, перевозчиков, бронируемых и продаваемых

билетов. В результате эта система трансформировалась в поручение Президента России по итогам прошедшего в июне 2019 года заседания Госсовета.

– Это первый момент, – отметил Борис Лоран. – Второй момент связан с автовокзалами. Здесь ситуация неоднозначная. Имеют место многочисленные жалобы перевозчиков на то, что некоторые автовокзалы задерживают платежи, не рассчитываются с ними своевременно. Соответственно, перевозчики ищут возможность миновать автовокзалы и получить плату за проезд напрямую от пассажиров. В итоге все это привело к не очень хорошим последствиям. Исправить ситуацию должны изменения в законодательстве, ожидаемые в ближайшем будущем.

И третья проблема, которую озвучил Борис Лоран, касается взаимодействия агрегаторов, перевозчиков и автовокзалов по выявлению нелегальных (псевдозаказных) перевозчиков. В том числе путем цифровизации отрасли. Правда, как было отмечено, у российских агрегаторов ответственности маловато. Их так называемые игры приводят к тому, что идет перемещение пассажиропотока от легальной части перевозчиков в сторону псевдозаказных перевозок. В результате агрегаторы своими действиями способствуют нарушению правил игры на рынке. А ведь очень многие из них сами являются разработчиками требований к информационным системам. Борис Лоран призвал всех, кто работает в этом направлении, еще до изменения законодательной базы, что называется, разбудить свою совесть и начать играть по единым правилам.

– Пассажирский транспорт, как медицина, – привел сравнение Борис Лоран. – Пусты медицину на самотек, так через пару месяцев все будут в белых халатах и будут заниматься самолечением. Так же и с пассажирским транспортом. Не будь все в четком порядке, любой, имея в наличии определенную сумму, очень быстро превратится в автобусного перевозчика. А пассажиру ведь главное что? Цена, и чтобы автобус был чистым и на ходу. Ему не важно, какого цвета перевозчик, белого, серого или черного.

Есть предложения!

Как защитить легального перевозчика от недобросовестной конкуренции? Рассуждая на эту тему, и. о. начальника управления Ространснадзора Алексей Сергеев заметил:

– Мы полагаем, что меры, принимаемые **Минтранс**ом России и Правительством РФ, реализуются в соответствии с установленным порядком. Плюс, как уже было отмечено, согласуются с работой Государственной думы РФ. Ространснадзор также получает все законодательные инициативы, вносит свои предложения, которые затем рассматриваются на соответствующем уровне.

По словам Алексея Сергеева, в рамках борьбы с нелегальными перевозчиками за 8 месяцев 2019 года из-за отсутствия карты маршрута к ответственности привлечены свыше 5,2 тыс. перевозчиков. За нарушение установленного порядка осуществления перевозок оформлены свыше 32 тыс. постановлений. Одной из мер наказания является арест транспортного средства или же изъятие документов на него. В статистике Ространснадзора таких случаев уже более 2,5 тыс. Наиболее активно в этом плане работают Москва и Московская область, Республика Башкортостан, Санкт-Петербург. Но иногда такая активность бывает во вред.

В качестве примера был приведен случай, имевший место на тульской земле с индивидуальным предпринимателем Бирюковым. Пояснить ситуацию участникам форума взялся президент Тульского областного Союза транспортников, член правления ассоциации «Единая транспортная система «Автобусные линии страны» Андрей Ревко. Он, в частности, отметил, что в апреле 2019 года на основании технической ошибки в акте Центрального МУГАДН было прекращено действие свидетельства ИП Бирюкова на межрегиональном маршруте регулярных перевозок Тула – Москва (рег. номер 71.77.048). А в мае текущего года на основании уведомления ФБУ «Росавтотранс» об отмене этого маршрута уже автовокзал города Тулы прекратил с ИП Бирюковым договорные отношения. Пытаясь понять, за что его, добросовестного и законопослушного предпринимателя, без каких-либо объяснений лишают права работы на маршруте, ИП Бирюков вынужден был включиться в полугодовую переписку и хождение по инстанциям. А в это время 32 водителя и 16 единиц техники не работали. Водителям платить нечем, обслуживать технику не на что, лизинговые и кредитные обязательства не

исполнялись, налоги, соответственно, не выплачивались.

– Вся проблема в том, что в ст. 29 № 220–ФЗ с 2018 года законодатель наделил административный орган правом прекращать действие свидетельства внесудебным порядком, – подчеркнул Андрей Ревко. – Таким образом, перевозчик лишен возможности защищать свои законные права и интересы, окончательное решение уполномоченного органа перевозчику не направляется, в связи с чем он лишен права на обжалование акта о прекращении действия свидетельства до его вступления в силу. А ведь Президент России Владимир Путин говорил, что ни в коем случае нельзя допускать лишения прав предпринимателей внесудебным порядком. Почему же тогда судебный порядок отменен? Предлагаю вернуть его в ст. 29, чтобы только суд мог принять соответствующее решение. Да, Московский арбитражный суд принял решение вернуть все права ИП Бирюкову, и инспектор, допустивший ошибку, наказан, но ведь предприниматель фактически обанкротился!

Второе предложение, с которым выступил Андрей Ревко, касалось определения нового срока на выдачу уполномоченным органом свидетельства и карты межрегионального маршрута регулярных перевозок. Как было отмечено, в пункте 10 ст. 4 Федерального закона № 220 этот срок ограничен семью днями со дня включения межрегионального маршрута в реестр регулярных перевозок. Но практика показывает, что ни свидетельства, ни карт уполномоченный орган в отведенный семидневный срок выдать не успевает. Обычно процедура растягивается на две, а то и три недели.

– Но Ространснадзор спустя семь дней уже делает замечания перевозчику о срывах рейсов, – сказал Андрей Ревко. – А ведь перевозчику после получения карты еще нужно время, чтобы заключить договор с автовокзалом. Поэтому предлагаю внести изменения в названный пункт статьи закона и определить 30–дневный срок на выдачу уполномоченным органом свидетельств и карт межрегиональных маршрутов регулярных перевозок.

Лицензия необходима

Еще одной темой для обсуждения стал возврат лицензирования заказных автобусных перевозок. А точнее, насколько эта мера сегодня необходима. Поможет ли она в борьбе с перевозчиками, осуществляющими деятельность под видом заказных, будет ли способствовать возвращению значительной части участников рынка в рамки легальных и регулярных перевозок?

Как отметил Алексей Сергеев, одним из основных мотивов возврата лицензирования стал проведенный МВД анализ аварийности. При сопоставлении показателей ДТП у лицензиатов число происшествий гораздо меньше, чем у нелицензированного транспорта.

– Сегодня, по данным МВД, на учете находятся порядка 860 тыс. автобусов, – привел статистику Алексей Сергеев, – однако в реестр внесены около 302 тыс. единиц. Остальные 558 тыс. автобусов существуют, скажем так, где-то. После 120–дневного льготного периода, в течение которого нужно было получить лицензии, Ространснадзор начал «привлекать» перевозчиков, осуществляющих перевозки без лицензии, другими методами, и на сегодняшний день порядка тысячи дел уже направлены в суд. Есть даже судебное решение, вступившее в законную силу и предусматривающее конфискацию транспортного средства у перевозчика, осуществлявшего деятельность без лицензии. Пока что такая суровая мера применена впервые, но эта практика, скорее всего, приобретет массовый характер.

Алексей Сергеев отметил также, что Ространснадзор в силу своих полномочий старается защитить перевозчиков, которые исполнили обязанности по лицензированию деятельности, предприняли все необходимые действия, предусмотренные законодательством, получили лицензию и внесли свои транспортные средства в реестр. Эта положительная тенденция имеет продолжение. Сегодня на рассмотрении в Ространснадзоре находятся порядка 1,5 тыс. заявлений. Ежемесячный приток будущих лицензиатов намечается в тех же рамках. Поэтому, как подчеркнул Алексей Сергеев, возврат лицензирования – дело нужное. Уже хотя бы потому, что и к перевозчикам, которые выполняют регулярные перевозки, и к тем, кто осуществляет заказные перевозки, будут предъявляться единые требования.

Штраф, над которым... смеются

Между тем свои мнения на предмет выполнения заказных и псевдоказных перевозок высказали представители регионов. К примеру, в реплике из зала представителей Удмуртской Республики речь вновь зашла о ст. 38 № 220–ФЗ. Точнее, о поправках, внесенных в документ, о наделении региональных властей полномочиями, которые позволяли бы предоставлять преимущества отдельным хозяйствующим субъектам. То есть разговор о запрещении одному и тому же транспортному средству, выполняющему перевозки пассажиров и багажа по заказу, отправляться по маршруту более трех раз в месяц с одного и того же места. Каждая следующая отправка должна проходить согласование. Органы власти Удмуртской Республики, как и многих других регионов, сформировали пакет документов и определили такие места. Однако эти места были полностью проигнорированы местными псевдоказными перевозчиками. На вопрос, почему так происходит, органы надзора отвечают примерно так:

– Да, они ездят, где хотят, да, они нагло нарушают порядок отправления транспортных средств, но привлечь их за отсутствие карты маршрута у нас боятся (!).

Можно, конечно, бороться не штрафными санкциями, а процессуальным принуждением, то есть задержанием транспортного средства, считают представители Удмуртской Республики, но правоохранительные и контролирующие органы региона ведут себя достаточно осторожно. Эта осторожность граничит чуть ли не со стеснительностью. Причины такой боязни в том, что в случае задержания транспортного средства, исходя из позиции удмуртских судей, мера процессуального принуждения превращается в меру наказания. Штраф же водителю за нарушение порядка посадки/высадки пассажиров в неустановленном месте равен 3 тыс. руб., что вызывает лишь смех у нарушителей.

Как было отмечено, в регионе подготовлена законодательная инициатива по ужесточению штрафных санкций. Ее официально оформили и направили в Государственную думу РФ. К этой инициативе присоединились другие регионы. Но с того момента прошло уже полгода. И вообще, считают инициаторы, ужесточение санкций, размер штрафа должны соответствовать степени нарушений, которые сегодня имеют место в Удмуртской Республике. Когда штрафы изменятся в сторону увеличения, проблему можно будет решить гораздо проще и быстрее. Тем более что следующим шагом к ужесточению наказания, вполне возможно, станет конфискация транспортного средства. Остается только, чтобы этого захотела власть.

Систему – внедрять!

После жарких дебатов участники форума вернулись к теме создания и дальнейшей реализации Единой федеральной системы мониторинга и контроля пассажирских перевозок автомобильным транспортом. Проект концепции системы разработан **Минтранс**ом России в соответствии с поручением Президента России по итогам заседания президиума Госсовета 22 сентября 2017 года. Реализация пилотного проекта осуществлялась с 15 мая по 15 июня 2019 года на регулярных и заказных автобусных маршрутах межрегионального сообщения в Центральном, Северо–Западном, Приволжском и Южном федеральных округах.

Главная цель системы – снизить долю нелегальных пассажирских перевозок автобусами и повысить качество этих перевозок. Эффект от внедрения ЕФСМКПП – улучшение инвестиционного климата и увеличение налогов и сборов, повышение уровня безопасности и соблюдение расписания, получение автовокзалами дополнительного потока транспорта за счет вытеснения с рынка «серых» перевозчиков, улучшение финансовых показателей у легальных перевозчиков и т. д. Просчитан и ежегодный налоговый эффект от внедрения

ЕФСМКПП. Он составит 20 млрд руб.

В рамках пилотного проекта отрабатывались такие функции системы, как мониторинг полного цикла пассажирской перевозки, объединение информации о перевозке и перевозчиках в единый цифровой след, сбор информации с различных систем мониторинга и контроля, а также систем регистрации пассажиров на необорудованных пунктах посадки/высадки.

За время реализации пилотного проекта в системе были зарегистрированы более 300 рейсов и свыше 3 тыс. проездных документов. Пассажирские билеты содержали QR-код с уникальным идентификатором перевозки, который позволял идентифицировать легальность перевозки и ее параметры в реальном времени.

Результаты пилотного проекта были озвучены 26 июня 2019 года на заседании Госсовета, итогом чего стало поручение Президента России – обеспечить создание Единой федеральной системы мониторинга и контроля автобусных междугородных перевозок пассажиров в целях снижения доли нелегальных перевозчиков на этом рынке. Срок исполнения поручения – 1 декабря 2020 года.

<http://transportrussia.ru/item/5363-nelegalu-zakon-ne-pisan.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # МОСКВА; БАРШЕВ ВЛАДИМИР; 2020.10.01; ОХОТА НА «АВТОЗАЙЦЕВ»; ВОДИТЕЛЕЙ ЖДЕТ НОВЫЙ ШТРАФ

Правительство предложило новый штраф для автовладельцев. В Кодексе об административных правонарушениях появится ответственность за неоплаченный проезд по платной дороге. Соответствующий законопроект правительство внесло в Госдуму.

Многих, наверное, это удивит, но до сих пор штрафа за неоплату проезда по платным дорогам у нас не было.

Для борьбы с «зайцами» на какие только ухищрения не шли. Перед шлагбаумами у пунктов оплаты установили даже светофоры. И тех, кто проскочил без оплаты, наказывали за проезд на красный свет. За это предусмотрен штраф 1000 рублей.

Правда, за повторное нарушение уже грозит 5 тысяч или лишение прав на 4 - 6 месяцев. Но проблема в том, что сейчас активно развивается так называемый безбарьерный проезд. То есть без шлагбаумов и пунктов оплаты. А при использовании таких технологий никаких светофоров не будет.

По сути, именно отсутствие в законодательстве наказания за неоплату проезда по платной дороге и ставило непреодолимый заслон для развития безбарьерного проезда. И на пунктах оплаты по-прежнему собирались пробки, царили толчея и хаос. И именно для того, чтобы дать зеленый свет новой технологии, вводится новое наказание для водителей. В проекте, предложенном правительством, штрафовать за бесплатный проезд по «платке» собственников легковых автомобилей будут на 2,5 тысячи рублей, а собственников грузовиков и автобусов - на 5,5 тысячи рублей. При этом выявлять нарушение будут с помощью камер фотовидеофиксации, а обработкой их и вынесением постановлений займется Ространснадзор.

Предполагается, что если в течение 60 дней с момента получения «письма счастья» автовладелец компенсирует свою задолженность перед владельцем платной дороги, то штраф будет отменен.

Правда, пока непонятно, где и как водитель сможет обжаловать штрафы. Куда слать информацию об оплате проезда. Ведь поначалу штрафов, в том числе ошибочных, будет масса. Тем более что пока не до конца ясна и система оплаты проезда по безбарьерным участкам.

Главный вопрос в том, как будет происходить оплата проезда при безбарьерном движении. Ведь далеко не у всех водителей есть транспондеры.

С этими-то приборами все понятно. С них плата спишется автоматически.

Как пояснял недавно председатель правления ГК «Автодор» **Вячеслав Петушенко**, сейчас 50 процентов оплаты проездов производится через транспондеры. У грузовиков - 70 процентов.

Но остаются те, кто не пользуется этими устройствами. А на самой трассе возможности оплатить проезд наличными или картой не будет.

Предполагается, что оплатить проезд по таким участкам можно будет постфактум. Как пояснил **Вячеслав Петушенко**, система наблюдения по госномеру будет устанавливать собственника автомобиля. После проезда по платному участку у него будет пять дней на то, чтобы заплатить. Это можно будет сделать через интернет-сервисы. Если в течение

пяти дней оплата не придет, то водителю пошлют штраф. Впрочем, **Вячеслав Петушенко** озвучивал все это до внесения в Госдуму проекта поправок в КоАП.

Где будут организованы эти интернет-сервисы для оплаты проезда, на какой платформе - пока неизвестно. А заставить всех автомобилистов покупать транспондеры - незаконно. Так что необходимо срочно изобретать способы взимания платы с водителей, не имеющих транспондеров, за проезд по платным безбарьерным дорогам.

Надо сказать, что уже этим летом ГК «Автодор» собирается сдать в эксплуатацию третий участок Центральной кольцевой автодороги, связывающий Горьковское и Ленинградское направления. Также в 2020 году планируется запустить и пятый участок ЦКАД. Четвертый участок будет запущен в 2021 году. И на всем протяжении ЦКАД будет безбарьерный проезд. А привычных пунктов взимания платы не будет. Над дорогой будет стоять рамка с камерами и датчиками, машина просто будет проезжать под ней, не снижая скорости, а плата будет списываться с транспондера.

Идея, конечно, всем хороша, и такой способ применяется во многих странах. Как рассказал руководитель Единого оператора ЦКАД Кирилл Терентьев, барьерные технологии сопровождаются вынужденными остановками, частыми ДТП. В результате снижается пропускная способность шоссе.

Еще одна проблема: для организации пунктов сбора оплаты требуются огромные территории и затраты на их строительство и содержание. На 45 пунктов приходится 174 автомобильных полосы. Поэтому безбарьерный проезд, так называемый «Свободный поток», применяется в большинстве стран. При этом средняя скорость потока увеличивается до 100 км/ч, а само развертывание систем оплаты - в два раза быстрее.

Осталось только решить проблему оплаты проезда для автомобилистов, которые не пользуются транспондерами. А также наладить систему получения штрафов с «автозайцев».

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/V-pravitelstve-sravnil-i-shtrafi-za-neoplatu-proezda-po-platnim-dorogam-v-Rossii-i-v-mire-2020-01-09/>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2020.09.01; ДЕПУТАТ ОЦЕНИЛ ИДЕЮ ШТРАФОВАТЬ ВОДИТЕЛЕЙ ЗА НЕОПЛАТУ ПРОЕЗДА ПО ПЛАТНЫМ ДОРОГАМ

Штрафы за неоплату проезда по платным дорогам могут помочь в борьбе с нарушителями, но перед тем, как вводить их, нужно привести в порядок инфраструктуру. Об этом RT заявил первый заместитель председателя Комитета Госдумы по государственному строительству и законодательству Михаил Емельянов.

Ранее Правительство внесло в Госдуму законопроект, вводящий штрафы за неоплату проезда по платным трассам в размере от 2500 до 5500 тысяч рублей. Документом администрирование и контроль за соблюдением законодательства о внесении платы за проезд предлагается возложить на Федеральную службу по надзору в сфере транспорта. Проектом также предусмотрено, что фиксировать нарушение будут работающие в автоматическом режиме фото- и видекамеры.

«Возможно, это поможет в борьбе с нарушителями. Тем не менее я бы не спешил с введением подобных штрафов до тех пор, пока не будет наведён порядок с самими платными дорогами. На большинстве участков плата непропорционально высока. Также дороги не всегда в хорошем состоянии и нет параллельных объездных трасс», — отметил Емельянов.

Депутат добавил, что прежде чем штрафовать автомобилистов, «необходимо навести порядок в эксплуатации платных участков дорог».

<https://www.pnp.ru/social/deputat-ocenil-ideyu-shtrafovot-voditeley-za-neoplatu-proezda-po-platnym-dorogam.html>

ТАСС; 2020.09.01; ДЕПУТАТЫ ОТ ЛДПР ПРЕДЛАГАЮТ ДАТЬ ИНВАЛИДАМ ПРАВО БЕСПЛАТНОГО ПРОЕЗДА ПО ПЛАТНЫМ ДОРОГАМ

Депутаты от фракции ЛДПР во главе с вице-спикером Игорем Лебедевым в пятницу вносят в Госдуму законопроект, который даст инвалидам и лицам, которые перевозят их, право бесплатного проезда по платным автомобильным дорогам. Текст документа распространила пресс-служба одного из авторов инициативы - главы думского комитета по труду, социальной политике и делам ветеранов Ярослава Нилова.

В пояснительных материалах депутаты напоминают, что сейчас от платы за проезд по таким трассам освобожден общественный транспорт, машины полиции, экстренных служб, военной автомобильной инспекции, организаций федеральной почтовой связи, а также иной транспорт, определенный собственником платной дороги.

Согласно данным **Минтранса России**, протяженность платных автомобильных дорог в РФ возрастает и к концу 2019 года могла уже достигнуть 1,5 тыс. км.

«Вместе с тем, несмотря на активное развитие в нашей стране системы платных дорог, которая направлена прежде всего на обеспечение транспортной доступности между объектами инфраструктуры как внутри населенных пунктов, так и между ними, льготный проезд по платным дорогам для такой социально незащищенной группы граждан, как инвалиды, до настоящего времени не предусмотрен, что не отвечает их интересам», - констатируют в ЛДПР. Там также напоминают, что с 1 июля 2020 года в силу вступают поправки, согласно которым сведения об автомобилях инвалидов вносятся в федеральный реестр.

В связи с этим авторы предлагают внести изменения в закон об автомобильных дорогах и установить возможность бесплатного проезда по платным автомобильным дорогам для инвалидов, а также лиц, перевозящих инвалидов, если на машине установлен соответствующий знак, а данные о ней внесены в реестр. Согласно проекту закона, он должен вступить в силу с 1 июля 2020 года.

<https://tass.ru/obschestvo/7490663>

РИА НОВОСТИ; 2020.09.01; «АВТОДОР» ЗАЯВИЛ О СНИЖЕНИИ СМЕРТНОСТИ НА ПЛАТНЫХ ДОРОГАХ

Травматизм со смертельными последствиями на дорогах «Автодора» за 2019 год снизился на 20%, количество раненых – на 4%, а количество ДТП - на 8%, сообщила пресс-служба госкомпании.

«Количество дорожно-транспортных происшествий на дорогах госкомпании «Автодор» снизилось на 8 процентов в ушедшем году по сравнению с 2018-м. За восемь лет, с 2011 года, аварийность уменьшилась на 48 процентов. Статистика травматизма с тяжелыми (смертельными) последствиями ушла в минус на 20 процентов в 2019 году, а количество раненых – на 4 процента», - говорится в сообщении.

Также отмечается, что по сравнению с 2011 годом количество погибших снизилось на 62%.

При этом, сообщает «Автодор», сеть скоростных дорог, находящихся в управлении госкомпании, увеличилась. Так, в 2019 году компанией введено в эксплуатацию более 200 километров участков дорог федерального значения. Общая протяженность скоростных платных автодорог на конец 2019 года составила более 1440 километров, увеличившись по сравнению с 2018 годом более чем на 50%.

Добавляется, что в 2019 году дорожники реализовали комплекс мероприятий для повышения безопасности. Так, продолжилась работа по разделению встречных потоков на дорогах, установке металлического барьерного и тросового ограждения, устройству освещения, шумовых полос и другие мероприятия.

<https://ria.ru/20200109/1563222442.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.09.01; ОПЕРАТОР ГОЛОВНОГО УЧАСТКА АВТОДОРОГИ М-11 МОСКВА - ПЕТЕРБУРГ ПОВЫСИЛ ТАРИФЫ ЗА ПРОЕЗД

Оператор головного участка платной автодороги М-11 «Москва - Санкт-Петербург» ООО «Северо-Западная концессионная компания» (СЗКК) с 9 января повысил тарифы на проезд по трассе с 15 по 58 км.

Как сообщается на сайте компании, тарифы для легковых автомобилей без транспондера М-11 повышены в диапазоне от 10 до 50 руб.

Так, стоимость проезда от Москвы до «Шереметьево-2» (терминалы D, E и F) в дневное время выросла на 10 руб. (до 320 руб.) от Москвы до Солнечногорска днем в будние дни - на 50 руб. (до 600 руб.) Цена маршрута из Москвы в Зеленоград, в «Шереметьево-1» (терминалы А, В и С), а также всех маршрутов из Зеленограда, «Шереметьево-1» и -2, частично от «Малой бетонки» (А-107) и Солнечногорска осталась на прежнем уровне.

Как отмечает СЗКК, при наличии транспондера М-11 стоимость проезда для легковых автомобилей между терминалами аэропорта «Шереметьево», ПВП «Шереметьево-1» (А,В,С) и ПВП «Шереметьево-2» (D,E,F) снизилась с 75 до 50 руб.

При этом проезд из Москвы в Зеленоград для держателей транспондеров стал дороже на 10 руб., в «Шереметьево-1» и -2 - на 20 руб., до «Малой бетонки» (А-107) и Солнечногорска, от «Малой бетонки» (А-107) в Москву, Зеленоград и Солнечногорск диапазон корректировок - от 10 до 60 руб. Так, стоимость проезда от Москвы до «Шереметьево-2» (терминалы D, E и F) в дневное время выросла на 20 руб. (до 300 руб.), от Москвы до Солнечногорска днем в будние дни - на 50 руб. (до 500 руб.)

Проезд с транспондером М-11 остается самым выгодным способом проезда по платной дороге, а абонемент позволяет экономить до 50% от тарифа при оплате наличными или банковской картой, отмечает СЗКК.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7487055>

ТАСС; 2020.09.01; ГИБДД: РОССИЯНЕ СТАЛИ ЧАЩЕ ОФОРМЛЯТЬ ДТП ПО ЕВРОПРОТОКОЛУ

Количество оформленных по европротоколу ДТП в январе-ноябре 2019 года выросло на 20,7% по сравнению с аналогичным периодом 2018 года. В общей сложности было зафиксировано более 752 тыс. таких обращений, сообщили в ГИБДД России.

«За 11 месяцев 2019 года зафиксировано 752,3 тыс. обращений потерпевших, оформивших европротокол. За аналогичный период 2018 года этот показатель равнялся 623,4 тыс. человек», – говорится в сообщении.

Отмечается, что доля водителей, оформивших ДТП с применением европротокола, в целом по России составила 52,6%.

Европротокол – упрощенный порядок оформления автомобильной аварии без вызова представителей ГИБДД. Воспользоваться европротоколом можно в том случае, если участниками происшествия являются только два автомобиля, нет пострадавших, оба владельца имеют полис ОСАГО, ущерб причинен только машинам участников ДТП и не пострадало имущество третьих лиц.

Процедура позволяет существенно экономить время водителей автомобилей, попавших в аварийную ситуацию, избежать заторов на дорогах и более эффективно использовать личный состав ДПС.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/gibdd-rossiane-stali-case-oformlat-dtp-po-evroprotokolu>

ТАСС; 2020.09.01; ВЛАСТИ КУЗБАССА НАМЕРЕНЫ ОБНОВИТЬ 60% ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА В РЕГИОНЕ К 2021 ГОДУ

Власти Кузбасса намерены приобрести для пассажирских предприятий региона почти 600 новых автобусов, чтобы на 60% обновить изношенный автопарк к началу 2021 года. Такая задача поставлена перед министерством транспорта, которое создано в регионе с нового года, сообщил ТАСС руководитель ведомства Сергей Рубан.

Причиной масштабного обновления общественного транспорта в регионе стала высокая степень его износа - до 90%. Как неоднократно заявлял губернатор Сергей Цивилев, большая часть машин для перевозки пассажиров в Кузбассе не подлежит ремонту и нуждается в замене. В 2019 году региональные власти заключили контракты на поставку 265 новых автобусов, троллейбусов и трамваев, поставки в полном объеме завершатся к середине 2020 года.

«В начале года мы проведем конкурс на закупку еще 567 автобусов с поставкой в 2020 году и первой половине 2021 года, это позволит обновить парк государственных и муниципальных транспортных предприятий области на 60%. Отмечу, что это будут современные, комфортабельные, низкопольные автобусы большого или особо большого класса, также автобусы не приобретались давно, действующие уже сильно изношены. Поэтому закупка такой техники позволит кардинально изменить состояние общественного транспорта Кузбасса», - сказал Рубан.

Он отметил, что приоритетом при обновлении пассажирского автопарка в регионе будет экологизация транспорта за счет использования техники, работающей на газомоторном топливе.

«Всего в настоящий момент 29,2% пассажирского транспорта, а с учетом поступающей в следующем году и уже запланированной к закупке в ближайшие полтора года техники, этот показатель составит 37% от общего парка пассажирского автотранспорта всех предприятий региона», - добавил министр.

Кемеровская область до недавнего времени была одним из немногих российских регионов, где управляющим органом была областная коллегия, а не правительство. Летом 2019 года коллегия стала правительством, но руководителями профильных органов власти до сих пор являются начальники департаментов, а не министры. С 1 января 2020 года два кузбасских департамента преобразованы в министерства: департамент информационных технологий - в министерство цифрового развития и связи, департамент транспорта и связи - в министерство транспорта. По мнению властей региона, реорганизация поможет улучшить взаимодействие с федеральным центром и облегчит работу региональных органов власти.

<https://tass.ru/sibir-news/7484283>

ТАСС; 2020.09.01; СТРОИТЕЛЬСТВО ДВУХ ОЧЕРЕДЕЙ МЕТРО В КРАСНОЯРСКЕ ПРЕДПОЛАГАЕТ ПОЯВЛЕНИЕ ДЕВЯТИ СТАНЦИЙ

Проект строительства первых двух очередей метрополитена в Красноярске предполагает появление девяти станций, сообщила в четверг пресс-служба краевого правительства.

Работы по строительству метрополитена начались в октябре 1995 года, они неоднократно приостанавливались из-за проблем с финансированием. Окончательно строительство было законсервировано в 2013 году. В 2019 году Красноярскому краю из федерального бюджета был выделен 1 млрд рублей на корректировку проектной документации по федеральному проекту «Чистый воздух» (нацпроект «Экология»).

«Первый этап строительства охватывает участок Октябрьского района до исторического центра города (Стрелка). Он включает шесть станций - «Высотная», «Улица Копылова», «Вокзальная», «Площадь Революции», «Проспект Мира», «Ленинская». Второй этап строительства от «Ленинской» включает еще три станции - «Красный Яр», «Аэровокзальная» и «Октябрьская», - говорится в сообщении. На втором этапе линия метрополитена будет проложена от исторического центра до самого населенного района Красноярска - Советского.

В настоящий момент разработана документация по планировке территорий для размещения первой и второй линий метрополитена. До конца января документы пройдут согласование с краевыми министерствами и службами, а также с муниципалитетами - администрацией Красноярска и Емельяновского района. Это даст основания для выделения земли под строительство.

Согласно опубликованной документации, предполагаемый пуск первой очереди - 2022 год. Тогда будет запущена ветка от станции «Высотная» в Октябрьском районе

Красноярска до станции «Ленинская» в центральной части города. Общая эксплуатационная протяженность первой очереди метрополитена составит 24,5 км. Ожидается, что пассажиропоток первой очереди составит 250,2 млн пассажиров в год. На десятый год эксплуатации метро, в 2032 году, будет действовать вторая очередь метрополитена протяженностью 39,7 км и пассажиропотоком в 379,2 млн пассажиров в год.

В декабре прошлого года «Красноярский трест инженерно-строительных изысканий» (Красноярск ТИЗИС), который ведет корректировку проекта строительства метрополитена, начал сдавать документы в Главгосэкспертизу. Экспертиза должна занять от 60 до 90 дней. Предварительная стоимость строительства первой очереди метрополитена, по данным Красноярск ТИЗИС, составит 64 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/7486887>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.10.01; ВАГОНЫ СБИВАЮТСЯ В СТАИ РЫНОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ОПЕРАТОРОВ ЖДЕТ КОНСОЛИДАЦИЯ

Рынок оперирования грузовыми вагонами в 2019 году пополнился двумя новыми крупными игроками — «Модум-Трансом» и «Атлантом». Как следует из статистики «Infoline-Аналитики», по итогам 2019 года два оператора могут сформировать новую большую четверку вместе с традиционными лидерами рынка — Федеральной грузовой компанией и Первой грузовой компанией. По мнению экспертов, в 2020 году конкуренция на рынке оперирования увеличится, что на фоне снижения ставок на полувагоны создаст предпосылки для дальнейшей консолидации.

Главным изменением на рынке железнодорожных операторов в 2019 году стало появление двух новых крупных игроков, следует из рейтинга Infoline Rail Russia Top за девять месяцев 2019 года. «Модум-Транс» Артема Чайки и Дмитрия Артякова прибавил четыре позиции и занял восьмое место, в его управлении на начало октября находилось 41,9 тыс. вагонов. «Атлант» Алексея Тайчера и партнеров на начало октября оказался на 14-м месте, на тот момент у компании было 18,5 тыс. вагонов в управлении.

Как отмечает глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров, на конец 2019 года «Атлант» после сделки с ВЭБ.РФ уже сформировал парк из более чем 52 тыс. вагонов, а после передачи всех вагонов «ВЭБ-лизинга» в 2020 году парк вырастет до 75 тыс. штук. «Модум-Транс» к концу года увеличил парк в управлении более чем до 80 тыс. единиц (после завершения серии сделок с лизинговым парком ГТЛК, которым оперировали «Восток1520» и «ВМ-Транс») и вышел на третье место по величине парка в управлении, уступая только Федеральной грузовой компании (ФГК, входит в ОАО РЖД) и Первой грузовой компании (ПГК), добавляет он.

По итогам девяти месяцев лидерство по количеству вагонов в управлении сохранила ФГК. Всего в управлении оператора 129,3 тыс. вагонов, при этом за январь—сентябрь компания закупила 4,4 тыс. полувагонов и более 260 платформ. Второе место осталось за ПГК Владимира Лисина (112,3 тыс. единиц). Также в топ-5 сохранили позиции «Нефтетранссервис» (НТС), РТК и Globaltrans. Значительные изменения в рейтинге продемонстрировала Railgo Рахмана Халилова, которая в 2018 году и за девять месяцев 2019 года приобрела 13,6 тыс. нефтеналивных цистерн, прибавив восемь позиций и заняв 14-ю строчку с 17,3 тыс. вагонов в управлении (в собственности на 30 сентября 2019 года — 25,7 тыс. единиц).

В топ-5 крупнейших собственников вагонов традиционно вошли ФГК, ПГК, Globaltrans, РТК и НТС. По итогам января—сентября доля тройки лидеров среди собственников снизилась на 1 процентный пункт, до 24% парка РФ. Крупнейшими покупателями стали «Модум-Транс» (приобрел 9,8 тыс. вагонов), РТК (более 4,8 тыс. вагонов), «Уголь-Транс» (почти 4 тыс. вагонов).

В целом по объему перевозок за девять месяцев доля топ-10 крупнейших железнодорожных операторов сократилась на 2 процентных пункта, до 57,7%. Снизилась и доля первой тройки, составив 29%. У лидеров рынка ФГК и ПГК показатель упал на

8,1% и 7,8% соответственно, а у Globaltrans — вырос на 2,5%. Наиболее динамично перевозки наращивали «ВМ-Транс» (на 77,1%), «Модум-Транс» (на 62,3%), «ЛУКОЙЛ-Транс» (на 36,1%) и Railgo (на 32,4%). Остальные экзитивные операторы крупнейших нефтегазовых компаний, оперирующие преимущественно парком нефтеналивных цистерн, сократили объем перевозок: «Газпромтранс» — на 13%, «РН-Транс» — на 37%. Грузооборот ФГК сократился на 5,3%, ПГК — на 9,4%. Лидерами по росту в грузообороте стали Railgo, «ВМ-Транс» и «Модум-Транс».

Михаил Бурмистров отмечает, что 2019 год завершился формированием устойчивого профицита парка, снижением ставок аренды и предоставления универсального подвижного состава — полувагонов, крытых вагонов, платформ. Конкуренция на рынке оперирования полувагонами в 2020 году резко усилится, полагает господин Бурмистров. Он считает, что операторы в условиях снижения арендных ставок на полувагоны в начале 2020 года до 1,4–1,45 тыс. руб. без НДС в сутки сфокусируются на закупках вагонов с увеличенной грузоподъемностью.

В Институте проблем естественных монополий (ИПЕМ) отмечают, что по итогам 2019 года очевидно стабильное снижение ставок предоставления вагонов. В таких условиях, считают в ИПЕМ, неизбежной становится перспектива консолидации на рынке операторов в 2020 году.

<https://www.kommersant.ru/doc/4215495>

ТАСС; 2020.09.01; «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» ПОДГОТОВИЛИ ТЭО ПРОЕКТА МОДЕРНИЗАЦИИ ЛИНИИ В ИНДИИ

«Российские железные дороги» (РЖД) подготовили технико-экономическое обоснование (ТЭО) модернизации железнодорожной линии Нагпур - Секундерабад в Индии протяженностью 581 км, говорится в сообщении холдинга.

Основной целью модернизации является увеличение скорости движения пассажирских поездов на участке до 200 км/ч. Реализация проекта позволит сократить время нахождения поездов в пути с 10 до 4 часов.

Соглашение о подготовке обоснования РЖД и министерство железных дорог Индии подписали в июне 2017 года. Исполнителем проекта стала «дочка» РЖД - компания «РЖД Интернешнл». Она предложила российские технические решения для реконструкции пути, мостов, контактной сети и тяговых подстанций, систем сигнализации и обеспечения безопасности движения.

Холдинг намерен реализовать и другие инфраструктурные проекты в стране. На полях Восточного экономического форума семь российских компаний подписали соглашение о совместном участии в развитии железнодорожной сети Индии, среди них РЖД, Сбербанк России, «РЖД Интернешнл» и «Синара - Транспортные машины».

<https://tass.ru/ekonomika/7485653>

ТАСС; 2020.09.01; РЖД В 2019 ГОДУ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ ДО 1,2 МЛРД ПАССАЖИРОВ

«Российские железные дороги» (РЖД) перевезли в 2019 году 1,2 млрд пассажиров, что на 3,4% превышает показатель предыдущего года, говорится в сообщении компании.

В дальнем следовании РЖД перевезли 116,5 млн пассажиров или на 5,6% больше, чем годом ранее. В пригородном сообщении перевезено 1,08 млрд пассажиров, что на 3,2% больше, чем в 2018 году.

В декабре 2019 года, по оперативным данным, перевезено около 99 млн пассажиров, что на 3,2% больше, чем за аналогичный период 2018 года.

Фактический объем перевозок по итогам года совпал с ожиданиями компании. Ранее на годовом итоговом заседании правления РЖД глава холдинга Олег Белозеров говорил, что отметка в 1,2 млрд человек станет максимумом за последние 11 лет. В 2018 году РЖД перевезли 1,155 млрд пассажиров.

Как говорится в пресс-релизе холдинга, пассажирооборот на сети РЖД в 2019 году вырос на 3,2% к уровню предыдущего года и достиг 133,5 млрд пасс-км.

<https://tass.ru/ekonomika/7485913>

ТАСС; 2020.09.01; ДОЛЯ ГОСУДАРСТВА В «СОВКОМФЛОТЕ» СНИЗИТСЯ ДО 75% ПЛЮС ОДНА АКЦИЯ

Доля государственного участия в «Совкомфлоте» сократится в период до 2022 года до 75% плюс одна акция, следует из распоряжения правительства РФ.

«До 2022 года планируется также сокращение доли участия Российской Федерации в уставных капиталах акционерных обществ «Современный коммерческий флот» (до 75% плюс одна акция)», - говорится в документе. Крупнейшая российская судоходная компания «Совкомфлот» на 100% принадлежит государству.

Кроме того, в 2020-2022 годах планируется прекращение участия государства в уставных капиталах Махачкалинского морского торгового порта и Новороссийского морского торгового порта (НМТП). Государство напрямую владеет 20% НМТП (еще 62% принадлежат подконтрольной государству «Транснефти») и 100% Махачкалинского морского торгового порта.

Как отмечается в документе, конкретные сроки и способы приватизации этих акционерных обществ будут определяться правительством с учетом конъюнктуры рынка, а также рекомендаций ведущих инвестиционных консультантов в случаях, предусмотренных решениями кабинета.

<https://tass.ru/ekonomika/7485247>

ТАСС; 2020.09.01; МОРСКОЕ СООБЩЕНИЕ МЕЖДУ СЕВЕРНЫМИ КУРИЛАМИ И КАМЧАТКОЙ ВОССТАНОВЯТ 11 ЯНВАРЯ

Власти Сахалинской области намерены 11 января возобновить морское сообщение между Камчаткой и островом Парамушир (единственный населенный остров среди северных Курил, Сахалинская область), оказавшемся в начале 2020 года в транспортной блокаде. Грузопассажирские перевозки по этому направлению будет выполнять судно «Василий Завойко», сообщил в четверг ТАСС вице-мэр Северо-Курильского городского округа Александр Овсянников.

«С 11 января на смену «Гипанису» из Петропавловска-Камчатского в Северо-Курильск [на Парамушир] выйдет грузопассажирское судно «Василий Завойко», - сказал собеседник агентства. «Гипанис» в настоящее время уходит на плановый ремонт во Владивосток, откуда вернется только в апреле.

С конца декабря погоду на северных Курилах определял циклон, пришедший в Охотское море. В результате на островах отмечались сильный ветер и плюсовая температура воздуха, шел мокрый снег с дождем. Из-за непогоды единственный морской транспорт - теплоход «Гипанис», связывающий Парамушир и Камчатку, не мог выйти в рейс. По той же причине камчатская авиакомпания «Витязь-Аэро» отказалась выполнять вертолетные перевозки по этому направлению. Кроме того, 29 декабря она сообщила об увеличении стоимости летного часа с 2020 года, из-за чего возникли проблемы с продлением контракта. Альтернативное транспортное сообщение между северными Курилами и Камчаткой не предусмотрено.

По словам вице-мэра, «Василий Завойко» должен был выйти в рейс уже сегодня, но не смог это сделать из-за неблагоприятных погодных условий в море. У берегов Камчатки и северных Курил в настоящее время идет снег и наблюдается сильный ветер, вызывающий высокие волны в водной акватории. «Василий Завойко» 11 января заберет всех накопившихся за время праздников пассажиров в Петропавловске-Камчатском и доставит их в Северо-Курильск. Затем он отправится обратно на Камчатку. По информации Овсянникова, время в пути в одну сторону занимает около 20 часов, судно за один раз может перевозить 34 пассажиров и около 150 тонн груза.

Что касается воздушных перевозок, власти Сахалинской области планируют продолжить субсидирование авиабилетов и продлить контракт с компанией «Витязь-Аэро» несмотря на повышение тарифов. Стоимость билетов для пассажиров планируется оставить на прежнем уровне - около 4 тыс. рублей в одну сторону.

По информации правительства региона, вертолетное сообщение будет налажено в ближайшие дни. При необходимости специалисты сахалинского минтранса отправятся на Камчатку, чтобы ускорить работу по организации полетов. В настоящее время жители Парамушира не испытывают проблем с продуктами питания, лекарствами и топливом. Все необходимые грузы ранее были доставлены на остров в нужном объеме.

<https://tass.ru/obschestvo/7484853>

ТАСС; 2020.09.01; ВЛАСТИ СЕВАСТОПОЛЯ ПЛАНИРУЮТ ПРИОБРЕСТИ НОВЫЙ ПАРОМ ДЛЯ ГОРОДСКИХ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Новый паром планируется приобрести для морских перевозок через Севастопольскую бухту. Врио губернатора Севастополя Михаил Развожаев в четверг дал соответствующее поручение.

Северную сторону Севастопольской бухты и его основную часть связывает морское сообщение: пассажирские катера и паромы для легкового транспорта; сообщение нередко прерывается из-за погодных условий или поломок паромов. Дорога по берегу вокруг бухты занимает намного больше времени. По данным правительства региона, паромы, которые курсируют через бухту, построены еще в 1980-х годах. На судне, работавшем на линии в новогодние праздники, возникла неисправность, и паромное сообщение через бухту на некоторое время было прервано.

«У меня просьба: подготовьте предложения по приобретению нового парома. Практика прошедшего года показала, что поломки происходят, с завидной регулярностью прерывается сообщение», - дал поручение Развожаев подчиненным на аппаратном совещании.

<https://tass.ru/v-strane/7485157>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2020.10.01; РЕГУЛИРОВАНИЕ – КОМПЛЕКСНОЕ; В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ ОБСУДИЛИ ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ РАЗВИТИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ АЭРОПОРТОВ И МАРШРУТОВ

Председатель Комитета СФ по экономической политике Андрей Кутепов провел «круглый стол», посвященный законодательному обеспечению реализации **Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года** в части развития региональных аэропортов и маршрутов.

Совет Федерации внимательно следит за вопросами транспортного обеспечения населения России, подчеркнул Андрей Кутепов, в том числе и за реализацией Комплексного плана, одной из основных целей которого является повышение связанности регионов России и увеличение доступности авиаперевозок.

Участники дискуссии отметили, что опыт реализации мероприятий федерального проекта «Развитие региональных аэропортов и маршрутов» в 2019 году выявил ряд проблем. Среди них:

- поздние сроки доведения лимитов до главного распорядителя бюджетных обязательств, что создает риск неосвоения;
- подрядные организации не могут представить обеспечение исполнения контрактов (10–30% от стоимости контракта), так как у них отсутствуют оборотные средства для приобретения материалов и оборудования в условиях казначейского обеспечения. Это в свою очередь приводит к тому, что подрядчики отказываются от участия в конкурсах;
- фактическая стоимость строительных материалов превышает стоимость, предусмотренную проектно–сметной документацией, что также ведет к отказу подрядных организаций с достаточным опытом работ от участия в конкурсе;
- требования к аэропортам в части транспортной безопасности нередко оказываются избыточными, что существенно завышает проектно–сметную стоимость работ по их модернизации.

Законы в помощь

Говоря о законодательном обеспечении КПМИ, заместитель директора Департамента государственной политики в области гражданской авиации Министерства

транспорта РФ Илья Белавинцев подчеркнул, что реализация комплексного плана позволила в ускоренном, оперативном режиме корректировать и доводить нормативно-правовую базу в области региональной авиации до оптимального состояния.

Так, внесен ряд изменений в федеральные законы. Максимальный эффект ожидается от применения с 1 октября 2019 года ставки 0% по НДС для внутренних воздушных перевозок пассажиров и багажа на маршрутах, минуя Москву.

Еще одна корректировка законодательства, призванная обеспечить инвестиционную привлекательность региональных аэропортов, связана с заменой льготы НДС на ставку 0% на международные полеты при обслуживании в аэропортах РФ и на ставку 20% на внутренние полеты, что позволит обеспечить экономическую связанность регионов.

Наконец, внесение изменений в программу субсидирования региональных перевозок (постановление Правительства РФ от 25.12.2013 № 1242) обеспечило синхронизацию программ субсидирования с реконструкцией аэропортов в рамках Комплексного плана.

Результатом этих мер стало увеличение количества заявок, проинформировал **Илья Белавинцев**: «На 2020 год поступили заявки на общую сумму порядка 33 млрд руб., при том что всего на данную программу было выделено 8,3 млрд руб. Сформирован перечень из 262 субсидируемых маршрутов. Это беспрецедентная цифра, такого количества маршрутов не было за все годы. 29 маршрутов будут выполняться на территории и/из Дальневосточного федерального округа с объемом финансовой поддержки в 2020 году 1,7 млрд руб. Для сравнения: в 2019 году эта сумма составляла порядка 1,4 млрд руб.»

Большой интерес к этой программе проявляют субъекты РФ, которые участвуют в софинансировании маршрутов: из 262 маршрутов 189 (более 70%) софинансируются из региональных бюджетов. «Это позволяет дополнительно к 8,3 млрд руб., заложенным в федеральном бюджете, привлечь еще 4 млрд руб. региональных средств», – отметил представитель **Минтранса**. Немаловажно и то, что 141 маршрут будет выполняться в труднодоступные регионы.

О том, насколько это важно для регионов, можно судить на примере Якутии, где имеется разветвленная сеть из 636 населенных пунктов, в том числе 119 – расположены в Арктической зоне. Авиационная подвижность населения не превышает 0,3 полета в год, но за счет бюджета республика может субсидировать не более 10% маршрутов в Арктической зоне.

Согласно предварительным итогам 2019 года в рамках реализации постановления Правительства РФ от 25.12.2013 № 1242 плановый показатель – 130 маршрутов – перевыполнен, в перечень субсидируемых входят 242 маршрута.

Доля межрегиональных регулярных пассажирских перевозок, которая должна составлять 39%, по предварительной статистике составляет 37,8%. По оценкам **Минтранса**, отставание вызвано стагнацией развития местных перевозок. «В структуре воздушных перево-

зок на маршрутах, минуя Москву, ежегодно перевозятся 16 млн пассажиров, но объемы местных перевозок не меняются на протяжении последних пяти лет и составляют порядка 1,5–2 млн пассажиров в год. В 2019 году этот показатель снизился на 3%, – констатировал **Илья Белавинцев**. – Мы считаем, что местные перевозки имеют большой потенциал роста, но их нужно простимулировать».

По итогам совещания в Чите под председательством премьер-министра Дмитрия Медведева было принято решение о подготовке нормативных правовых актов в области субсидирования местных перевозок путем межбюджетных трансфертов субъектам РФ. **Минтранс** подготовил соответствующий проект, который проходит процедуру согласования с федеральными органами исполнительной власти. «Задача – дофинансировать субъекты и обеспечить прорывное развитие местных перевозок. Мы направили запросы в субъекты, чтобы каждый регион разработал и представил параметры своих программ развития местных и региональных перевозок», – заключил **Илья Белавинцев**.

В приоритете – Дальний Восток

Заместитель министра РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики Константин Цыганов проинформировал о развитии инфраструктуры воздушного транспорта в

Дальневосточном федеральном округе. Речь идет о реконструкции аэропортовых комплексов и введении в эксплуатацию четырех аэропортов – двух в РС(Я), одного в Республике Бурятия и одного в Амурской области. Техническая готовность объектов составляет от 35 до 82%. Для завершения в 2020 году строительства аэропорта Оссора в Камчатском крае необходимо дополнительное финансирование в объеме 354 млн руб., однако пока не удается согласовать этот вопрос с Минэкономразвития России, сказал Константин Цыганов.

В федеральном проекте «Развитие региональных аэропортов и маршрутов» предусмотрены 40 мероприятий с общим объемом финансирования 92 млрд руб., которые предполагают реконструкцию 68 объектов в 66 аэропортовых комплексах, включая строительство и реконструкцию 48 взлетно–посадочных полос. К концу 2024 года ожидается доведение авиационной подвижности населения с базовых 0,7 полета в год на одного человека до 0,95 полета.

Реконструкция аэропортовых комплексов на территории ДФО включает 16 объектов в Республике Саха (Якутия), 7 – в Чукотском АО, 6 – в Камчатском крае, 4 – в Хабаровском крае, 3 – в Магаданской области и по два – в Забайкальском крае и Амурской области.

Минвостокразвития России подготовило проект национальной программы развития Дальнего Востока до 2025 года и на перспективу до 2035 года, который находится на рассмотрении в Правительстве РФ. В нем предложена реконструкция еще 27 аэропортовых комплексов (из них в Республике Бурятия – 2, в Забайкальском крае – 2, в Республике Саха (Якутия) – 10, в Камчатском крае – 7, в Хабаровском крае – 2, в Сахалинской области – 3, в Чукотском АО – 1) с общим объемом дополнительного финансирования 67 млрд руб.

Как заинтересовать подрядчиков

Илья Белавинцев также остановился на проблемах, с которыми пришлось столкнуться при реализации КППИ в области строительства и модернизации транспортной инфраструктуры. Прежде всего это отсутствие интереса у подрядчиков к участию в реализации проектов реконструкции (строительства) аэродромной инфраструктуры ввиду низкой рентабельности заявленных проектов. В результате по большинству объектов капитального строительства сроки подведения итогов конкурсов неоднократно переносились, например, в Иркутской области по этой причине не заключен контракт по аэропорту Братска.

Заместитель генерального директора ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» Наталья Орлова подтвердила, что из-за несовершенства методики определения стоимости строительной продукции на территории РФ МДС81–35.2004 подрядные организации несут убытки. По ее словам, за последние девять лет девять крупных подрядчиков обанкротились или находятся в стадии банкротства, а пять основных подрядных организаций, которые в течение последних 10 лет занимались строительством аэродромов в России, после строительства семи аэропортов к Чемпионату мира по футболу подсчитывают свои убытки, и никто из них в этом году не захотел участвовать в конкурсных процедурах на новые объекты.

Убытки подрядных организаций связаны с тем, что сметная стоимость строительства не включает в себя затраты на вахтовый метод, на оплату банковских комиссий и страховых премий. Например, убытки Трансстроймеханизации от оплаты комиссии банкам по банковским гарантиям составили 1,5 млрд руб.

Подрядчики также несут серьезные затраты, связанные с обеспечением транспортной безопасности, они вынуждены устраивать дополнительные контрольно–пропускные пункты, ограждения, а на это требуются сотни миллионов рублей – расходы, не предусмотренные сметной стоимостью. Кроме этого, экспертиза исключает затраты на подготовку территории и инженерные изыскания.

В настоящее время ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» выполняет функции заказчика–застройщика по 30 объектам комплексного плана на сумму 90 млрд руб. По словам Натальи Орловой, лимиты доведены по 21 объекту. Из них: по шести объектам – на проектирование, по пяти вновь начинаемым объектам (Братск, Новосибирск, Благовещенск, Минеральные Воды и Томск) – на выполнение строительно–

монтажных работ. «На сегодняшний день не состоялись конкурсные процедуры (продолжаются 6,5 месяца) по новым объектам в Новосибирске и Братске. Основная причина – отсутствие надежных подрядчиков», – подчеркнула Наталья Орлова.

Среди мер по совершенствованию конкурсных процедур Наталья Орлова назвала сокращение времени на общественные обсуждения с 65 до 45 дней. Также она обратила внимание на то, что с 1 июля 2019 года внесены изменения в ФЗ № 44, касающиеся переноса сроков и изменения стоимости контрактов в пределах 30%, но это не работает, «потому что условием для этого является письменное обращение в Правительство РФ. Причем это касается контрактов свыше 100 млн руб., а у нас основные контракты начинаются от 2 млрд руб., то есть эта поправка заморожена, порядок ее использования не определен».

Много проблем, по словам Натальи Орловой, связано с финансированием строительства. «Система авансирования в форме казначейского аккредитива с 18 июля 2019 года была отменена. Но мы продолжаем реализацию государственных контрактов, которые были заключены в 2018 году, и конкурсные процедуры, которые были объявлены до 18 июля, с условием казначейского аккредитива. Например, у нас большие проблемы с освоением средств в Благовещенске, в Томске, так как подрядчики, получив от нас, от заказчика, переведенный аккредитив, не могут освоить денежные средства, в свою очередь поставщики отказываются без авансирования «живыми» деньгами производить поставку, а субподрядчики – выполнять работу. И денежные средства, скорее всего, не будут освоены», – сказала Наталья Орлова.

На запрос ответа нет

В настоящее время Минстрой России совместно с **Минтрансом** России ведет работу по актуализации положений Градостроительного кодекса РФ и Методики определения стоимости строительной продукции на территории РФ МДС81–35.2004 в целях совершенствования законодательства, регулирующего определение начальной максимальной цены контрактов, и повышения привлекательности участия подрядных организаций в проектах реконструкции (строительства) аэродромной инфраструктуры. «Просьба рекомендовать губернаторам взять это на контроль, так как именно эти нормативы помогли бы нам скорректировать и заинтересовать подрядчиков участвовать в наших проектах», – обратился к сенаторам **Илья Белавинцев**.

Как отметила директор Департамента ценообразования и градостроительного зонирования Министерства строительства и жилищно–коммунального хозяйства РФ Ирина Тютмина, в 2019 году был внесен ряд существенных изменений в законодательство РФ, благодаря чему появилась возможность более эффективно применять базисный индексный метод определения сметной стоимости строительства, которая является основой для формирования начальной максимальной цены контракта, в том числе и при строительстве аэродромов гражданского назначения.

В Градостроительный кодекс РФ были внесены изменения, которые позволили разрабатывать расценки, учитывающие новые технологии и материалы. Постановлением Правительства РФ от 15 мая № 604 внесены изменения в Правила мониторинга цен строительных ресурсов, где субъектам РФ даны полномочия осуществлять мониторинг стоимости ресурсов, непосредственно производимых или продаваемых на территории данного субъекта, и направлять данные в Минстрой России для расчета индексов не с использованием прогнозного метода, когда применяется индекс–дефлятор Минэкономразвития России, а на основании расчетно–нормативного метода.

Межведомственная рабочая группа с участием представителей Минстроя России и **Минтранса** России должна обеспечить разработку индексов изменения сметной стоимости строительного–монтажных работ, пусконаладочных работ, прочих работ и затрат для объектов строительства аэродромов гражданского назначения на основании результатов мониторинга цен строительных ресурсов, представленных регионами.

«Минстрой России еженедельно проводит совещания с регионами в режиме видеоконференц–связи, направляет запросы в регионы с просьбой представить сведения о фактической стоимости стройматериалов, реализуемых на их территории. Однако такие сведения не поступили из Чеченской Республики, Челябинской, Томской областей,

Камчатского края и Чукотского автономного округа, – сообщила Ирина Тютмина, – а без этих данных невозможно рассчитать реальные индексы изменения сметной стоимости, приближенной к рыночным ценам».

«Сегодня в каждом регионе созданы центры, которые и занимаются этим мониторингом. И там, где эта работа проводится качественно, индексы будут приближены к рыночной стоимости строительства объектов капитального строительства, – подчеркнула в беседе с корреспондентом «ТР» Ирина Тютмина. – Со своей стороны, мы можем только рекомендовать субъектам РФ использовать свое право, установленное законодательством, проводить такой мониторинг и предоставлять нам данные, на основании которых максимально достоверно будет сформирована сметная стоимость, что в их же интересах. Мы проводили аналитику в разрезе регионов, в том числе по объектам транспортной инфраструктуры. На наш взгляд, проблема недостаточности денежных средств на строительство и реконструкцию, в том числе аэродромов гражданского назначения, заключается не столько в формировании сметной стоимости (за счет индексов, рассчитанных на основании результата мониторинга, увеличение сметной стоимости может составить всего лишь 2–3% в структуре затрат строительных работ, за исключением стоимости закупки оборудования), сколько в планировании средств в бюджетах и частных инвестиций».

Мы пойдем другим путем

Советник генерального директора ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» Валерий Окулов остановился на вопросах взаимоотношений производителей авиационной техники и авиакомпаний. По его словам, самолеты Sukhoj Superjet демонстрируют годовой налет ниже конкурентов по причине неразвитой системы послепродажного обслуживания в регионах.

«Основной проблемой является острый дефицит инфраструктуры и инвестиций в ее формирование, – считает Валерий Окулов. – Необходимо сформировать пул запасных частей, в том числе виртуальный, в состав которого войдут запасы, имеющиеся в распоряжении производителя, эксплуатантов, провайдеров материально-технического обеспечения».

Можно пойти другим путем – за счет изменения самой концепции продаж, считают в ОАК, и предлагать компаниям не самолет как изделие, а сервис, связанный с предоставлением исправного самолета под расписание путем внедрения технологии Total Technical Support.

Как сказал директор Департамента авиационной промышленности Минпромторга России Дмитрий Лысогорский, для местных и региональных воздушных линий при поддержке Минпромторга России сегодня реализуются четыре проекта. Прежде всего, это создание легкого многоцелевого самолета на замену Ан–2. В 2020 году завершится разработка эскизно-технического проекта, а завершение сертификации и подготовка производства на Улан-Удэнском авиационном заводе состоятся в конце 2022 года.

На Воронежском заводе гражданской авиации серийно производится самолет Л–410. С помощью ПАО «ГТЛК» в региональные компании поставлены 10 самолетов.

Для замены парка самолетов Ан–24, который выбывает к 2025–2026 годам, будет создан самолет Л–610 размерностью 40–48 мест, способный проводить полеты на те же самые аэродромы, на которые сейчас летает Ан–24. Завершение работ, сертификация и освоение производства планируются на 2023 год.

Наконец, завершается сборка первого опытного образца Ил–114 на 68 мест. Завершение сертификации планируется в 2022 году, после чего начнутся его поставки в региональные авиакомпании.

Участники «круглого стола» выработали рекомендации, в которых, в частности, отметили, что в целях развития региональных и местных авиаперевозок Правительству РФ необходимо рассмотреть возможность разработки подпрограммы «Развитие региональной авиации» государственной программы «Развитие транспортной системы», а также включить в план законопроектной деятельности на 2020 год разработку проекта федерального закона, направленного на комплексное регулирование аэропортовой деятельности.

<http://transportrussia.ru/item/5362-regulirovanie-kompleksnoe.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2020.10.01; ПИЛОТНЫЙ ПРОЕКТ; ЕГО РЕАЛИЗАЦИЯ СОЗДАСТ УНИКАЛЬНЫЕ УСЛОВИЯ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ТУРИЗМА В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

В июле 2019 года Президент Российской Федерации поддержал инициативы, направленные на создание уникальных условий для экспорта туристических услуг Санкт-Петербурга и Ленинградской области на международный рынок, а также на повышение транспортной доступности и мобильности населения региона.

Министерство транспорта РФ информирует, что с 1 января 2020 года в аэропорту Пулково введен в действие режим снятия ограничений по седьмой степени свободы воздуха для полетов иностранных авиакомпаний в Санкт-Петербург сроком на пять лет. В результате комплексной проработки вопроса либерализации воздушного пространства **Минтранс**ом утвержден перечень, состоящий из 30 стран, который в дальнейшем может быть расширен.

Пилотный проект «Санкт-Петербург – мировая культурная столица» позволит в полной мере реализовать колоссальный потенциал Северной столицы и полноценно интегрироваться в глобальный рынок международного туризма, конкурируя с ведущими культурно-историческими центрами Европы и других регионов мира.

В рамках инициативы станут возможными открытие новых маршрутов и существенное расширение географии полетов из аэропорта Пулково. По итогам предварительных переговоров такие европейские авиакомпании, как Wizz Air, Ryanair, EasyJet, Volotea, Air Baltic, Fly One и другие выразили заинтересованность в выполнении рейсов по седьмой степени свободы воздушного пространства уже в 2020 году из 22 стран с последующим увеличением перечня государств. Это Бельгия, Болгария, Великобритания, Германия, Дания, Испания, Ирландия, Италия, Латвия, Литва, Македония, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Сербия, Словакия, Франция, Швейцария, Швеция, Эстония.

Введение режима снятия ограничений по седьмой степени свободы воздуха в совокупности с упрощением визового режима и неприменением ценового регулирования в отношении тарифов на услуги аэропорта даст мощный позитивный импульс повышению транспортной доступности Санкт-Петербурга и положительно скажется на социально-экономическом развитии города и области.

Инвестиционный проект развития аэропорта Пулково на основе государственно-частного партнерства – первый в авиационной отрасли РФ – имеет статус стратегического проекта для Санкт-Петербурга. В 2020 году оператор аэропорта приступает ко второй очереди комплексного развития инфраструктуры, как собственной, так и сопутствующей, включая совершенствование подъездных путей и создание условий для мультимодальных перевозок. Это позволит обеспечить ускоренный рост пассажиропотока и увеличить поступления в федеральный и городской бюджеты.

По состоянию на текущий момент европейские низкобюджетные авиакомпании выразили заинтересованность в начале полетов из 22 стран. На 95% они совпадают со списком государств, жители которых могут посещать Санкт-Петербург по электронной визе. Из 22 стран исключением является только Великобритания.

Поскольку с 1 января 2020 года режим снятия ограничений по седьмой степени свободы вступит в силу и российские авиационные власти начнут рассмотрение заявок перевозчиков на выполнение рейсов в Санкт-Петербург в рамках данного проекта, уже в начале следующего года Пулково ожидает конкретных полетных программ от европейских авиакомпаний.

<http://transportrussia.ru/item/5361-pilotnyj-proekt.html>

ТАСС; 2020.09.01; ВОЛОДИН: САРАТОВСКИЙ АЭРОПОРТ ГАГАРИН СТАНЕТ ПРАКТИЧЕСКИ ВСЕПОГОДНЫМ В 2020 ГОДУ

Саратовский аэропорт Гагарин, введенный в эксплуатацию в августе 2019 года, сможет получить вторую категорию метеоминимума в текущем году, то есть станет практически всепогодным и сможет принимать самолеты даже при плохой видимости. Об этом в среду сообщается на странице Volodin.Saratov в Instagram, посвященной проектам в Саратовской области, от которой спикер Госдумы Вячеслав Володин был избран в парламент.

«Саратовский аэропорт Гагарин должен получить вторую категорию метеоминимума осенью 2020 года. Это позволит авиаузлу принимать самолеты даже при плохой видимости», - говорится в сообщении.

Уточняется, что для этого в аэропорту будет необходимо провести модернизацию светосигнального и радиотехнического оборудования. Работы должны завершиться до 30 сентября этого года. На официальном портале госзакупок уже появился соответствующий тендер, начальная стоимость которого 351,7 млн рублей. Сейчас Гагарин соответствует стандартам первой категории. Вторая категория сократит необходимую видимость при посадке самолетов.

Ранее Володин во время рабочей поездки в Саратовскую область сообщил журналистам, что аэропорт планируется сделать практически всепогодным уже после официальной сдачи в эксплуатацию авиаузла. Позже он уточнял, что для присвоения аэропорту второй категории необходимо проводить конкурсные процедуры.

Новый саратовский аэропорт начал работу 20 августа. Это второй в России аэропорт, построенный за последние годы с нуля (первый - Платов в Ростове-на-Дону). Он расположен в 20 км от Саратова, создан на основе государственно-частного партнерства по программе «Развитие транспортной системы России», пропускная способность - 1 млн пассажиров в год.

<https://tass.ru/ekonomika/7486959>