



## Ежедневный мониторинг СМИ

3 февраля 2020

### СОДЕРЖАНИЕ

ИНТЕРФАКС; 2020.03.02; РЖД: С 00 ЧАСОВ 3 ФЕВРАЛЯ ВРЕМЕННО ПРИОСТАНАВЛИВАЕТСЯ ДВИЖЕНИЕ ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДОВ В КИТАЙ ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСНОЙ ИНФЕКЦИИ .....	4
ТАСС; 2020.01.02; МИНТРАНС ПОРЕКОМЕНДОВАЛ РОССИЯНАМ НЕ ЛЕТАТЬ В КИТАЙ БЕЗ КРАЙНЕЙ НЕОБХОДИМОСТИ.....	4
ТАСС; 2020.01.02; РОСАВИАЦИЯ УВЕДОМИЛА АВИАКОМПАНИИ ОБ ОГРАНИЧЕНИИ ПОЛЕТОВ В КИТАЙ - ТЕЛЕГРАММА .....	5
ИНТЕРФАКС; 2020.01.02; БЕЗВИЗОВЫЕ ТУРПОЕЗДКИ МЕЖДУ РФ И КНР И ВЫДАЧА РАБОЧИХ ВИЗ ГРАЖДАНАМ КНР ПРИОСТАНОВЛЕНЫ .....	5
ИНТЕРФАКС; 2020.31.01; РАБОТА РЕГУЛЯРНЫХ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ В КИТАЙ С 1 ФЕВРАЛЯ МЕНЯЕТСЯ НА ЧАРТЕРНЫЙ РЕЖИМ - МИНТРАНС РФ...6	6
КОММЕРСАНТЪ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2020.31.01; МЕРЫ ИЗБИРАТЕЛЬНОЙ ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ЗАПРЕТИЛО ЛЕТАТЬ В КИТАЙ ВСЕМ, КРОМЕ «АЭРОФЛОТА».....	6
ТАСС; 2020.31.01; РОССИЯ ОГРАНИЧИВАЕТ АВИАСООБЩЕНИЕ С КИТАЕМ С 1 ФЕВРАЛЯ.....	7
РИА НОВОСТИ; 2020.31.01.; В РЖД РАССКАЗАЛИ О ПАССАЖИРОПОТОКЕ В СООБЩЕНИИ С КИТАЕМ.....	8
РИА НОВОСТИ; 2020.31.01; РОССИЯ ОГРАНИЧИТ ПЕРЕСЕЧЕНИЕ ГРАНИЦЫ С МОНГОЛИЕЙ.....	8
РИА НОВОСТИ; 2020.31.01; В ПРИМОРЬЕ ОТКРЫЛИ ГОРЯЧУЮ ЛИНИЮ ДЛЯ НАХОДЯЩИХСЯ В КИТАЕ РОССИЯН .....	8
ТАСС; 2020.31.01; В ШЕРЕМЕТЬЕВО ПРОВЕРЯЮТ ПАССАЖИРОВ ВНУТРЕННИХ И МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕЙСОВ.....	9
ИНТЕРФАКС; 2020.31.01; ВСЕ РЕЙСЫ КИТАЙСКОГО НАПРАВЛЕНИЯ В ШЕРЕМЕТЬЕВО ПЕРЕВЕДЕНЫ В ТЕРМИНАЛ F.....	10
ИНТЕРФАКС; 2020.31.01; ШЕРЕМЕТЬЕВО БУДЕТ ОБСЛУЖИВАТЬ В ОТДЕЛЬНОМ ТЕРМИНАЛЕ 19 РЕЙСОВ В КИТАЙ.....	10
КОММЕРСАНТЪ FM; НИКОЛАЙ ДОЛГОПОЛОВ; 2020.03.02; ПИТОМЦАМ УСТРОИЛИ ЖЕСТКУЮ ПОСАДКУ; КАК АВИАПАССАЖИРЫ ПРЕДЛАГАЮТ ИЗМЕНИТЬ ПРАВИЛА ПЕРЕВОЗКИ ЖИВОТНЫХ В САМОЛЕТАХ.....	10
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ, МАРИЯ МАКУТИНА, ВЛАДИМИР ХЕЙФЕЦ, КИРА ДЮРЯГИНА; 2020.01.02; НОВЫЙ КОАП НАЗВАЛИ «ЛЮДОЕДСКИМ»; ПРОТИВ РЕДАКЦИИ КОДЕКСА ВЫСТУПИЛИ ПРАВОЗАЩИТНИКИ И «ЕДИНАЯ РОССИЯ».....	11
РИА НОВОСТИ; 2020.02.02; В ГОСДУМЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ВЕРНУТЬ СИСТЕМУ ПРИВЯЗКИ ШТРАФОВ К МРОТ .....	13
РИА НОВОСТИ; 2020.01.02; ШТРАФЫ ДЛЯ ТАКСИСТОВ ЗА НАРУШЕНИЯ ПДД ПРЕДЛОЖИЛИ ПОВЫСИТЬ ВДВОЕ.....	14
ИЗВЕСТИЯ; 2020.31.01; ЭКСПЕРТ ПРЕДЛОЖИЛ ПРОВЕСТИ РЕВИЗИЮ КАМЕР И ЗНАКОВ ПЕРЕД ПОВЫШЕНИЕМ ШТРАФОВ .....	15
ТАСС; 2020.31.01; МВД ИЗУЧИТ ЗАМЕЧАНИЯ ПО ШТРАФАМ ЗА НАРУШЕНИЯ ПДД В ПРОЕКТЕ НОВОГО КОАП.....	15
РИА НОВОСТИ; 2020.31.01; МИНЮСТ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ПРЕДЛОЖЕНИЕ О ШТРАФАХ ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ .....	16

РИА НОВОСТИ; 2020.31.01; ЭКСПЕРТЫ ОЦЕНИЛИ ИДЕЮ УВЕЛИЧИТЬ ШТРАФЫ ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ.....	16
РИА НОВОСТИ; 2020.31.01; ЭКСПЕРТ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ИДЕЮ УВЕЛИЧИТЬ ШТРАФЫ ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ.....	17
ИНТЕРФАКС; 2020.31.01; НЕШТРАФУЕМЫЙ ПОРОГ СКОРОСТИ В МОСКВЕ И ПЕТЕРБУРГЕ МОЖЕТ БЫТЬ УМЕНЬШЕН ДО 10 КМ/ЧАС - ГЛАВА КОМИТЕТА ГОСДУМЫ ПО ТРАНСПОРТУ.....	17
РИА НОВОСТИ; 2020.31.01; КЛИШАС ОЦЕНИЛ ПОЛОЖЕНИЯ О ШТРАФАХ В ПРОЕКТЕ КОАП.....	17
ИНТЕРФАКС; 2020.31.01; В ГОСДУМЕ ОБЕЩАЮТ АДЕКВАТНЫЕ ШТРАФЫ ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ В НОВОМ КОАП.....	18
ИНТЕРФАКС; 2020.31.01; В ГОСДУМЕ СЧИТАЮТ НЕОБХОДИМЫМ УТОЧНИТЬ КРИТЕРИИ ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ В КОМПЛЕКСЕ МЕР ПРОТИВ "ПЬЯНОГО ВОЖДЕНИЯ".....	19
РИА НОВОСТИ; 2020.31.01; ЭКСПЕРТ ОЦЕНИЛ ПРЕДЛОЖЕНИЕ УЖЕСТОЧИТЬ ШТРАФЫ ЗА НАРУШЕНИЯ ПДД.....	20
SPUTNIK ARMENIA; 2020.31.01; ПАШИНЯН НА ВСТРЕЧЕ С МИШУСТИНЫМ: ЕСТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ ПОДНЯТЬ ОТНОШЕНИЯ НА НОВЫЙ УРОВЕНЬ.....	20
ИНТЕРФАКС; 2020.31.01; ЕЭК ПРИНЯЛА "ДОРОЖНУЮ КАРТУ" ПО РАЗВИТИЮ СИСТЕМЫ ТРАНЗИТА ТОВАРОВ В ЕАЭС С ПРИМЕНЕНИЕМ НАВИГАЦИОННЫХ ПЛОМБ.....	21
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЮРИЙ ПОЛИКАРПОВ; 2020.31.01; ПЛАНАМ – ВЫПОЛНЕНИЕ; КОНТРАКТАЦИЯ ОБЪЕКТОВ ДОРОЖНЫХ РАБОТ ДОЛЖНА БЫТЬ ЗАВЕРШЕНА РЕГИОНАМИ ДО 1 МАРТА.....	21
ТРАНСПОРТ РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2020.31.01; СЕРВИС, ПОСТАВЛЕННЫЙ НА РЕЛЬСЫ; О ПРОБЛЕМАХ И ПЕРСПЕКТИВАХ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В РОССИИ.....	23
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ШАМИЛЬ БАЙБЕКОВ; 2020.31.01; КАКИМ ДОЛЖЕН БЫТЬ НОВЫЙ РОССИЙСКИЙ САМОЛЕТ?; ВЗГЛЯД УЧЕНОГО НА ПЕРСПЕКТИВЫ РОССИЙСКОГО АВИАСТРОЕНИЯ.....	26
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЛЮДМИЛА ИЗЪЮРОВА; 2020.31.01; ДЖИННА ПОД МЫШКОЙ НЕ УДЕРЖАТЬ; ПОМОЖЕТ ЛИ ВИМ ШИРОКО ПРИМЕНЯТЬ КОНТРАКТЫ ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА?.....	29
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.03.02; НОМЕРАМ ПРИБАВЯТ ЦИФР; МВД ВВОДИТ НОВЫЕ КОМБИНАЦИИ В КОДЫ РЕГИОНОВ ДЛЯ ГОСЗНАКОВ33	
ИНТЕРФАКС; 2020.01.02; ТАРИФ «ПЛАТОНА» С ФЕВРАЛЯ ПОВЫШЕН С 2,04 ДО 2,2 РУБ./КМ.....	34
РИА НОВОСТИ; 2020.31.01; ТУРЧАК: ЗАКОН О ЗАПРЕТЕ ВЫСАДКИ ДЕТЕЙ ИЗ ТРАНСПОРТА ПРИМУТ ВСЕ РЕГИОНЫ.....	35
ИНТЕРФАКС; 2020.31.01; СИСТЕМУ ОПЛАТЫ ПРОЕЗДА НА ЦКАД ЗА 5,1 МЛРД РУБ. СОЗДАСТ "КАЗАНЬ-ТЕЛЕМАТИКА" ИГОРЯ РОТЕНБЕРГА.....	35
ИНТЕРФАКС; 2020.31.01; МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ РАЗРАБОТАЛО ПРОЕКТ ПРАВИЛ АККРЕДИТАЦИИ ОПЕРАТОРОВ ТЕХОСМОТРА, ЦБ И РСА ВЫСТУПИЛИ ЗА ДОРАБОТКУ ЭТОГО ПОРЯДКА.....	36
ТАСС; 2020.31.01; СТРОИТЕЛЬСТВО ОБЪЕЗДА КЕМЕРОВА ДЛЯ ТРАНЗИТНОГО ТРАНСПОРТА ПЛАНИРУЕТСЯ НАЧАТЬ В 2020 ГОДУ.....	38
ТАСС; 2020.31.01; В ТВЕРИ ПОЛУЧИЛИ ПЕРВЫЕ АВТОБУСЫ ДЛЯ МАСШТАБНОГО ОБНОВЛЕНИЯ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА.....	38
ТАСС; 2020.31.01; ВЛАСТИ ЯКУТИИ ПЛАНИРУЮТ ЗАПУСТИТЬ УМНУЮ СИСТЕМУ БЕЗОПАСНОСТИ АВТОМОБИЛЬНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	39
ТАСС; 2020.31.01; ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС МОСКВЫ ВЫИГРАЛ ГЛАВНУЮ НАГРАДУ ПРЕМИИ TRANSPORT TICKETING GLOBAL.....	39
ТАСС; 2020.02.02; РЕЖИМ АВТОВЕДЕНИЯ ПОЕЗДОВ ЗАЛОЖАТ В ПРОЕКТЫ ВСЕХ БУДУЩИХ СТАНЦИЙ МОСКОВСКОГО МЕТРО.....	40
ВЕСТИ.РУ; 2020.31.01; ВОЗДУШНОЕ МЕТРО: КАНАТНАЯ ДОРОГА СОЕДИНИТ "РЕЧНОЙ ВОКЗАЛ" И "СХОДНЕНСКУЮ".....	40

ВЕДОМОСТИ; ИВАН САФРОНОВ, НАТАЛИЯ ЖУКОВА; 2020.03.02; «ТАНКАМ НУЖНО ДАВАТЬ ИМЕНА»; ГЕНДИРЕКТОР «УРАЛВАГОНЗАВОДА»	
АЛЕКСАНДР ПОТАПОВ РАССКАЗЫВАЕТ, КОГДА ВСТАНЕТ В СТРОЙ ТАНК «АРМАТА» И КАК ВОСПИТЫВАТЬ НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ ИНЖЕНЕРОВ.....	40
ИНТЕРФАКС; 2020.31.01; ОПЕРАТОР Ж/Д ПЕРЕВОЗОК В КРЫМ ЗАЛОЖИЛ 28 ПАССАЖИРСКИХ ВАГОНОВ В БАНКЕ "РОССИЯ" ДО 2022Г .....	42
ИНТЕРФАКС; 2020.31.01; РЖД ДОПУСКАЮТ НАЧАЛО ТРАНЗИТА "САНКЦИОНКИ" С ЭЛЕКТРОННЫМИ ПЛОМБАМИ В I КВАРТАЛЕ .....	42
ИНТЕРФАКС; 2020.31.01; РЖД СЧИТАЮТ КАЛИНИНГРАДСКИЙ МАРШРУТ ПЕРЕВОЗОК В ЕС ХОРОШЕЙ АЛЬТЕРНАТИВОЙ УКРАИНСКОМУ .....	43
ТАСС; 2020.31.01; РЖД ПРЕДОСТАВЯТ 38% СКИДКУ НА ПЕРЕВОЗКУ ЗЕРНА НА РАССТОЯНИЯ ДО 400 КМ.....	43
ТАСС; 2020.31.01; РЖД ПЛАНИРУЮТ В 2020 ГОДУ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ ОКОЛО 6,5 ТЫС. КМ ПУТИ .....	44
ТАСС; 2020.31.01; РЖД ОЦЕНИВАЮТ ПРОФИЦИТ ПОЛУВАГОНОВ В 60 ТЫС. ЕДИНИЦ.....	44
ТАСС; 2020.31.01; РЖД ЗАКУПАТ 120 ЭЛЕКТРОВОЗОВ У ЗАВОДА "УРАЛЬСКИЕ ЛОКОМОТИВЫ" В 2020 ГОДУ .....	44
ТАСС; 2020.31.01; "УРАЛЬСКИЕ ЛОКОМОТИВЫ" РАЗРАБОТАЮТ НОВЫЙ ЭЛЕКТРОВОЗ НА БАЗЕ "СИНАРЫ" К 2021 ГОДУ.....	45
ИНТЕРФАКС; 2020.31.01; САХАЛИНСКИЕ ВЛАСТИ ПРОСЯТ ФАС ПОМОЧЬ РЕШИТЬ ТАРИФНЫЙ КОНФЛИКТ В ГЛАВНОМ МОРПОРТУ РЕГИОНА.....	46
ИЗВЕСТИЯ; ИРИНА ЦЫРУЛЕВА, АНДРЕЙ ДОБРОВ; 2020.03.02; «ЭТО УЖЕ НЕ ЭКОНОМИКА, А ЖИЗНИ ЛЮДЕЙ»; МИНИСТР ПО РАЗВИТИЮ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА И АРКТИКИ АЛЕКСАНДР КОЗЛОВ — О ВЛИЯНИИ КИТАЙСКОЙ ЭПИДЕМИИ НА РАЗВИТИЕ ДФО, СОЗДАНИИ РЕГИОНАЛЬНОЙ АВИАКОМПАНИИ И ИПОТЕКЕ ПОД 2%.....	47
ТАСС; 2020.01.02; В КАЛИНИНГРАДЕ ПРЕДЛОЖИЛИ УВЕЛИЧИТЬ ДАЛЬНОСТЬ СУБСИДИРОВАННЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК ИЗ РЕГИОНА.....	49
ТАСС; 2020.31.01; СПЕЦПРЕДСТАВИТЕЛЬ ГРУЗИНСКОГО ПРЕМЬЕРА ВСТРЕТИТСЯ С КАРАСИНЫМ В НАЧАЛЕ МАРТА .....	49
ТАСС; 2020.31.01; ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ АВИАКОМПАНИЯ ПОТРЕБУЕТ ИЗМЕНЕНИЙ В СИСТЕМЕ СУБСИДИРОВАНИЯ АВИАПЕРЕВОЗОК .....	50
ТАСС; 2020.31.01; АЭРОПОРТ КРАСНОДАРА ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ УВЕЛИЧИТ ДОЛЮ ТРАНЗИТНЫХ ПАССАЖИРОВ .....	51
ТАСС; 2020.31.01; ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ ОТКРОЕТ ЕЖЕДНЕВНЫЕ РЕЙСЫ В ТРИ ГОРОДА С ИЮЛЯ 2020 ГОДА .....	52
ТАСС; 2020.31.01; ПРОДАЖИ АВИАБИЛЕТОВ ОТКРЫЛИСЬ НА ЛЕТНИЕ РЕЙСЫ В КРЫМ ИЗ ДЕСЯТИ ГОРОДОВ .....	53
RNS; 2020.31.01; «АЭРОФЛОТ» СТАЛ ПОБЕДИТЕЛЕМ ПРЕМИИ GLOBALCIO ...	53

**ИНТЕРФАКС; 2020.03.02; РЖД: С 00 ЧАСОВ 3 ФЕВРАЛЯ ВРЕМЕННО ПРИОСТАНАВЛИВАЕТСЯ ДВИЖЕНИЕ ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДОВ В КИТАЙ ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСНОЙ ИНФЕКЦИИ**

В целях предупреждения проникновения на территорию России коронавирусной инфекции с 00 часов 3 февраля временно приостанавливается движение пассажирских поездов в Китай, говорится в сообщении «Российских железных дорог», поступившем в «Интерфакс» в воскресенье.

«В соответствии с письмом главного государственного санитарного врача по железнодорожному транспорту Российской Федерации от 2 февраля 2020 года в целях предупреждения проникновения на территорию Российской Федерации новой коронавирусной инфекции, с 00 часов 00 минут московского времени 3 февраля 2020 года до особого указания временно приостановлено движение следующих пассажирских поездов и беспересадочных вагонов в сообщении с Китайской Народной Республикой: поезд № 3/4 Пекин - Москва формирования «Китайских железных дорог»; поезд № 320/20-19/319 Чита - Забайкальск - Пекин; беспересадочные вагоны Москва - Пекин, курсирующие в составах поездов № 2/1, № 320/319 и № 20/19. Беспересадочные вагоны Москва - Пекин, отправившиеся из Москвы 1 февраля, проследуют в сообщении Москва - Забайкальск», - говорится в сообщении.

Таким образом, пассажирское железнодорожное сообщение с Китаем временно осуществляться не будет.

РЖД напоминает, что ранее было приостановлено движение международного пассажирского поезда № 402/401 Суйфэньхэ - Гродеково формирования Китайских железных дорог, следующего через железнодорожный пограничный пункт пропуска Гродеково - Суйфэньхэ, а также беспересадочной группы вагонов формирования АО «ФПК» сообщением Чита - Маньчжурия, следующей через пункт пропуска Забайкальск - Маньчжурия.

«Неиспользованные проездные документы в отмененные поезда и беспересадочные вагоны, оформленные в российских пунктах продаж, пассажиры могут вернуть без удержания сборов и плат», - говорится в сообщении.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20200202/1564172178.html>

<https://rns.online/transport/Rossiya-priostanavlivaet-passazhirscoe-zhd-soobschenie-s-Kitaem-2020-02-02/>

**ТАСС; 2020.01.02; МИНТРАНС ПОРЕКОМЕНДОВАЛ РОССИЯНАМ НЕ ЛЕТАТЬ В КИТАЙ БЕЗ КРАЙНЕЙ НЕОБХОДИМОСТИ**

Министерство транспорта РФ рекомендовало россиянам не летать в КНР без крайней необходимости, следует из сообщения на сайте **Минтранса**, опубликованном в субботу.

«Если вы еще не вылетели в КНР из Российской Федерации, настоятельно рекомендуем вам не делать этого без крайней необходимости, - говорится в сообщении. - В случае, если вы приняли решение об отказе от поездки, российскими авиакомпаниями будет осуществлен возврат стоимости авиабилета».

С 1 февраля временно приостановлено осуществление российскими и китайскими авиакомпаниями регулярных пассажирских воздушных перевозок, в том числе коммерческих, из России в Китай и в обратном направлении. «Исключение составляют регулярные рейсы Москва - Пекин и обратно, Москва - Шанхай и обратно, Москва - Гуанчжоу и обратно, Москва - Гонконг и обратно», - добавили в **Минтрансе РФ**.

Накануне штаб по предупреждению завоза и распространения новой коронавирусной инфекции на территории России принял решение ограничить авиасообщение между Россией и Китаем.

<https://tass.ru/obschestvo/7662199>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Mintrans-rekomendoval-rossiyanam-vozderzhatsya-ot-poletov-v-Kitai-2020-02-01/>

<https://www.m24.ru/news/obshchestvo/01022020/105926https://tass.ru/obshchestvo/7662199>

## **ТАСС; 2020.01.02; РОСАВИАЦИЯ УВЕДОМИЛА АВИАКОМПАНИИ ОБ ОГРАНИЧЕНИИ ПОЛЕТОВ В КИТАЙ - ТЕЛЕГРАММА**

Росавиация уведомила российские авиакомпании о введении временного запрета на выполнение некоторых регулярных рейсов в Китай из-за вспышки коронавируса. Это следует из телеграммы агентства авиакомпаниям (текст есть у ТАСС). Ранее решение об ограничении полетов между РФ и Китаем принял штаб по предупреждению завоза и распространения новой коронавирусной инфекции на территории России.

«С 1 февраля 2020 года вводится временный запрет на осуществление регулярных пассажирских воздушных перевозок (в том числе коммерческих) граждан с территории РФ на территорию КНР и в обратном направлении за исключением воздушных линий Пекин - Москва и обратно, Шанхай - Москва и обратно, Гуанчжоу - Москва и обратно, Гонконг - Москва и обратно», - говорится в телеграмме.

Также из текста телеграммы следует, что вывоз граждан РФ с территории КНР будет осуществляться чартерными рейсами.

В субботу штаб принял решение ограничить сообщение с Китаем, закрыв регулярные рейсы в КНР из российских регионов, оставив только рейсы «Аэрофлота» из Москвы. Также четыре китайские авиакомпании продолжают регулярные полеты в Москву ( Air China, Hainan Airlines, China Eastern Airlines, China Southern Airlines). Все прямые регулярные рейсы будут выполняться исключительно из терминала F Шереметьево (для этого все остальные международные рейсы в другие страны из F аэропорт перенес в терминал В).

### **Прекращение полетов**

До вспышки инфекции авиакомпании РФ в неделю выполняли около 150 рейсов в КНР, китайские авиакомпании - около 40 рейсов в день. До 1 февраля прямые рейсы между Москвой и Китаем выполняли авиакомпании «Аэрофлот», «Ираэро», «Аврора», «Якутия», «Уральские авиалинии» и «Сибирь» (S7 Airlines). Почти все они уже заявили о закрытии полетов.

«Уральские авиалинии» и S7 также заявили, что планируют использовать чартерные рейсы для доставки пассажиров домой.

«Уральские авиалинии» выполняли полеты по 11 китайским маршрутам: Екатеринбург - Ордос - Бангкок; Москва - Ордос; Екатеринбург - Харбин; Екатеринбург - Пекин; Владивосток - Харбин; Екатеринбург - Сиань - Пхукет; Казань - Харбин; Красноярск - Харбин; Москва - Харбин; Владивосток - Харбин; Новосибирск - Харбин», - говорится в сообщении.

S7 выполнял рейсы из Новосибирска в Пекин, Урумчи, Гонконг, из Владивостока в Пекин, Шанхай, Гонконг, из Иркутска в Пекин, Гуанчжоу, Гонконг, из Красноярска и Улан-Удэ в Пекин.

«Аврора» выполняла рейсы из Владивостока в Пекин, «Якутия» - из Якутска в Харбин.

## **ИНТЕРФАКС; 2020.01.02; БЕЗВИЗОВЫЕ ТУРПОЕЗДКИ МЕЖДУ РФ И КНР И ВЫДАЧА РАБОЧИХ ВИЗ ГРАЖДАНАМ КНР ПРИОСТАНОВЛЕННЫ**

Правительство РФ издало распоряжение о временной приостановке безвизовых турпоездок, предусмотренных соглашением между РФ и КНР.

В опубликованном на сайте правительства РФ распоряжении говорится, что это сделано для обеспечения безопасности государства, защиты здоровья населения и нераспространения новой коронавирусной инфекции (2019-nCoV) на территории Российской Федерации:

ФСБ России поручено с 00 часов 00 минут местного времени 2 февраля 2020 г. обеспечить реализацию этого распоряжения.

МВД России и его территориальным органам поручено временно приостановить прием документов, оформление и выдачу приглашений на въезд в РФ в целях осуществления трудовой деятельности гражданам КНР, а также разрешений на привлечение и использование иностранных работников и разрешений на работу указанным гражданам, находящимся за пределами территории РФ.

МИД России поручено временно приостановить прием документов, оформление и выдачу рабочих виз гражданам КНР в консульских учреждениях, а также уведомить Китайскую Народную Республику о предусмотренных мерах, подчеркнув, что они обоснованы особыми обстоятельствами и носят исключительно временный характер.

Распоряжение о временной приостановке безвизового режима подразумевает меры только в адрес граждан КНР в рамках групповых турпоездов, пояснили в аппарате кабмина.

Правительство никак не ограничивает россиян от поездок в Китай, но настоятельно рекомендует от них воздержаться, сообщили также в аппарате.

## **ИНТЕРФАКС; 2020.31.01; РАБОТА РЕГУЛЯРНЫХ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ В КИТАЙ С 1 ФЕВРАЛЯ МЕНЯЕТСЯ НА ЧАРТЕРНЫЙ РЕЖИМ - МИНТРАНС РФ**

Работа регулярных авиаперевозчиков, выполняющих рейсы в Китай, меняется с 1 февраля на чартерный режим, сообщает **Минтранс РФ**.

"Вечером 31 января в **Минтрансе** России прошло рабочее совещание под руководством министра транспорта-члена оперативного штаба по предупреждению завоза и распространения новой коронавирусной инфекции на территории РФ **Евгения Дитриха**. В совещании приняли участие руководители профильных департаментов министерства. Оно было посвящено вопросам организации перевозок пассажиров в и из пунктов на территории КНР", - говорится в сообщении **Минтранса**.

"Отмечено, что с 00:00 часов 1 февраля работа российских регулярных перевозчиков, осуществляющих перелеты в и из КНР, изменится с регулярного на чартерный режим. Это может повлечь изменение номера рейса, повлиять на дату и время вылета. Информация обо всех таких случаях будет размещена на сайтах перевозчика", - отметили в ведомстве.

Колл-центрам авиакомпаний будут переданы памятки, необходимые для информирования пассажиров. Для мониторинга ситуации по осуществлению перевозок граждан РФ и иностранных государств в и из пунктов на территории КНР создан оперативный штаб **Росавиации**. Его возглавил **руководитель Росавиации Александр Нерадько**.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7660331>

<https://ria.ru/20200131/1564129830.html>

[https://www.rbc.ru/society/31/01/2020/5e34871f9a79470606661a25?from=from\\_main](https://www.rbc.ru/society/31/01/2020/5e34871f9a79470606661a25?from=from_main)

<https://www.mskagency.ru/materials/2969363>

<https://www.m24.ru/news/obshchestvo/31012020/105896>

<https://www.ntv.ru/novosti/2285840/>

## **КОММЕРСАНТЪ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2020.31.01; МЕРЫ ИЗБИРАТЕЛЬНОЙ ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ЗАПРЕТИЛО ЛЕТАТЬ В КИТАЙ ВСЕМ, КРОМЕ «АЭРОФЛОТА»**

Правительство России частично закрыло авиасообщение с Китаем, разрешив сохранить рейсы только «Аэрофлоту». Власти объясняют решение стремлением ограничить распространение нового коронавируса, вспышка которого произошла в Китае. Пассажиры будут пересекать границу только в терминале F аэропорта Шереметьево. Кроме «Аэрофлота» в Китай летали десять российских авиакомпаний, они не комментируют ситуацию. Эксперты называют решение странным и искажающим рынок.

Правительство России запретило частным российским авиакомпаниям выполнять регулярные рейсы в Китай. В качестве исключения Белый дом разрешил «Аэрофлоту» осуществлять коммерческую эксплуатацию маршрутов между Москвой и Пекином, Шанхаем, Гуанчжоу и Гонконгом. Об этом заявила глава оперативного штаба по борьбе с коронавирусом вице-премьер Татьяна Голикова.

Запрет также не распространяется на четыре китайские авиакомпании, летающие в Шереметьево. Сегодня из Китая в Шереметьево летают пять перевозчиков: Air China, China Southern, China Eastern, Beijing Capital и Hainan Airlines.

Запрет означает отмену рейсов в Китай для авиакомпаний S7, «Уральские авиалинии», «Ираэро», «Якутия», NordStar, Azur, IFly, Nord Wind, «Икар», Royal Flight.

По информации “Ъ”, в зимнее расписание 11 российских авиакомпаний выполняли в Китай 54 рейса в неделю из 23 российских городов. Восемь китайских авиакомпаний выполняли в Россию 37 рейсов в неделю.

За 1–25 января на линиях перевезено 199,84 тыс. пассажиров. По словам собеседников “Ъ” в авиаотрасли, для них это «огромный рынок».

По словам источников “Ъ”, совещание по закрытию воздушного пространства прошло в четверг в **Минтрансе** под руководством главы министерства Евгения **Дитриха**.

Во время совещания господин **Дитрих** утверждал, что «Аэрофлоту» оставят один-два рейса из Москвы в Пекин. Предполагалось, что остальные должны быть закрыты.

В S7 говорят, что не получали никаких распоряжений от регулирующих органов о прекращении авиасообщения с КНР. В компании считают нецелесообразным вывоз россиян только через Москву. «Наибольший пассажиропоток россиян сейчас наблюдается в города Сибири и Дальнего Востока. Если смотреть на статистику продаж до 20 чисел февраля, то видно, что количество пассажиров, направляющихся в города Сибири, в два раза превышает аналогичную категорию пассажиров в Москву. В случае, если кто-то из пассажиров окажется инфицированным, то количество потенциальных контактов при перевозке с пересадкой в Москве может возрасти»,— добавили в S7. В авиакомпании считают необходимым создать второй хаб для пассажиров Сибири и Дальнего Востока, что, по мнению перевозчика, позволит быстрее и с минимальным риском вернуть россиян из Китая.

Глава Infomost Борис Рыбак считает решение правительства «крайне странным». «Мне трудно в это поверить. В вопросе защиты населения данным решением власти оставляют огромную дыру для попадания инфекции в Россию. К тому же решение порождает весьма значительное искажение рынка в пользу одной авиакомпании»,— считает эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4240979>

## **ТАСС; 2020.31.01; РОССИЯ ОГРАНИЧИВАЕТ АВИАСООБЩЕНИЕ С КИТАЕМ С 1 ФЕВРАЛЯ**

Россия с 1 февраля ограничит авиасообщение с Китаем. Регулярные рейсы будет выполнять только "Аэрофлот" в четыре города: Пекин, Шанхай, Гуанчжоу и Гонконг. При этом рейсы всех четырех китайских авиакомпаний в Россию закрыты не будут. Об этом сообщила вице-премьер, председатель штаба по предупреждению завоза и распространения новой коронавирусной инфекции на территории России Татьяна Голикова.

"Мы закрывает все авиационные частоты, за исключением авиационных частот "Аэрофлота", который будет летать в четыре китайских города регулярными рейсами: Пекин, Шанхай, Гуанчжоу и Гонконг. По соглашению с КНР к нам летают еще в Москву четыре китайские авиакомпании, они будут продолжать летать на регулярной основе, - сказала она. - Режим такого авиасообщения будет введен с 00:00 1 февраля".

Все рейсы "Аэрофлота" и китайских перевозчиков будут осуществляться только из терминала F аэропорта Шереметьево.

В целом, до того как российские авиакомпании заявили о приостановке чартерных рейсов в Китай, в неделю выполнялось около 150 рейсов в эту страну. Китайские авиакомпании выполняли около 40 рейсов в день. На данный момент прямые рейсы между Москвой и Китаем выполняют "Аэрофлот", "Сибирь", "Ираэро", "Аврора", "Якутия". Ранее было приостановлено чартерное авиасообщение с Китаем.

Голикова также дополнительно отметила, что все рейсы из регионов РФ в Китай также будут закрыты. "Будем обращаться к китайской стороне (МИД получил такое поручение), чтобы китайская сторона разрешила нам сохранить бывшие регулярные рейсы, слоты", - добавила она.

Более того, в течение нескольких дней будет принято решение о необходимости привлечь российские региональные авиакомпании к вывозу граждан КНР из РФ в Китай. "Одновременно мы предложим китайской стороне, если в этом будет необходимость, когда рейсы будут вылетать из других городов, кроме Москвы, в Китай, сажать на эти рейсы китайских граждан с тем, чтобы они вернулись в КНР. Мы ожидаем ближайшие пару дней информации китайских властей по этому вопросу", - уточнила Голикова.

<https://tass.ru/obschestvo/7656689>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20200131/1564113909.html>

## **РИА НОВОСТИ; 2020.31.01.; В РЖД РАССКАЗАЛИ О ПАССАЖИРОПОТОКЕ В СООБЩЕНИИ С КИТАЕМ**

Поезда холдинга РЖД в 2019 году перевезли около 9,8 тысячи человек в сообщении с Китаем, что составляет около 1% объемов международных перевозок компании, сообщили РИА Новости в пресс-службе "Федеральной пассажирской компании" (ФПК, "дочка" РЖД по перевозкам пассажиров в дальнем следовании).

Между Россией и Китаем курсировали беспересадочные вагоны ФПК - сообщением Чита – Маньчжурия и группа вагонов сообщением Москва – Пекин. Также между Китаем и РФ были поезда № 3/4 Пекин – Москва и 402/401 Суйфэньхэ – Гродеково формирования Китайских железных дорог. Россия с 31 января текущего года приостановила движение пассажирских поездов с Китаем за исключением маршрута Москва – Пекин, грузовые железнодорожные перевозки продолжаются.

"В прошлом году за 12 месяцев в наших вагонах проехали 9,8 тысячи человек в сообщении с Китаем", - сообщили в ФПК в пятницу.

"Доля прямого международного пассажиропотока в вышеуказанных поездах составляет около 1% от общих объемов международных перевозок", - уточнили в компании.

Сколько составят потери ФПК от ограничения перевозок с Китаем назвать в ФПК не смогли. "Оценить финансовые потери возможно будет только по итогам более длительного периода", - отметили там.

<https://ria.ru/20200131/1564127037.html>

## **РИА НОВОСТИ; 2020.31.01; РОССИЯ ОГРАНИЧИТ ПЕРЕСЕЧЕНИЕ ГРАНИЦЫ С МОНГОЛИЕЙ**

РФ в связи с риском распространения коронавируса ограничивает пересечение гражданами КНР границы с Монголией, заявила вице-премьер Татьяна Голикова.

"На основе информации нашей пограничной службы мы ограничиваем пересечение гражданами КНР монгольской границы с РФ", - сообщила вице-премьер.

<https://ria.ru/20200131/1564113656.html>

## **РИА НОВОСТИ; 2020.31.01; В ПРИМОРЬЕ ОТКРЫЛИ ГОРЯЧУЮ ЛИНИЮ ДЛЯ НАХОДЯЩИХСЯ В КИТАЕ РОССИЯН**

Горячая линия для россиян, находящихся в КНР, где распространяется коронавирус, открыта в правительстве Приморья, сообщают власти региона.

Вице-премьер РФ Татьяна Голикова в пятницу объявила о решении правительства России закрыть все полеты своих авиакомпаний в Китай, кроме рейсов "Аэрофлота" в Пекин, Шанхай, Гуанчжоу и Гонконг в связи с распространением коронавируса. По соглашению с КНР в Москву летают еще четыре китайские авиакомпании, они будут продолжать летать на регулярной основе. Кроме того было принято решение начать эвакуацию граждан РФ, желающих покинуть Ухань.

"В правительстве Приморья открыта горячая линия по номеру: +7 (914) 703-14-59, куда могут обратиться граждане России, находящиеся за рубежом, или их родственники. По каждому случаю специалисты готовы работать отдельно. Получить консультацию также можно по телефону отдела приграничного сотрудничества агентства международного сотрудничества Приморского края: 8 (423) 220-76-05", - говорится в сообщении.

Звонки на горячую линию по вопросам, связанным с эпидемиологической ситуацией в Китае, принимает и посольство РФ в КНР: +86-170-0081-4519.

Власти Китая 31 декабря 2019 года сообщили Всемирной организации здравоохранения о вспышке неизвестной пневмонии в городе Ухань, расположенном в центральной части страны. Специалисты установили возбудителя болезни – это коронавирус 2019-nCoV. Жертвами нового коронавируса в Китае стали уже 213 человек, заражены около 9,7 тысячи человек. Еще около 100 человек заболели вне Китая, почти в 20 странах. ВОЗ признала вспышку чрезвычайной ситуацией международного значения.

Два первых случая коронавируса выявлены в РФ, в Забайкальском крае и Тюменской области, оба заболевших - граждане Китая.

<https://ria.ru/20200131/1564122024.html>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20200131/1564113615.html>

## **ТАСС; 2020.31.01; В ШЕРЕМЕТЬЕВО ПРОВЕРЯЮТ ПАССАЖИРОВ ВНУТРЕННИХ И МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕЙСОВ**

В аэропорту Шереметьево из-за коронавируса проводится проверка пассажиров, прибывающих как внутренними, так и международными рейсами. Об этом в пятницу сообщил журналистам исполняющий обязанности начальника территориального отдела Управления Роспотребнадзора по Московской области на транспорте в аэропорту Шереметьево Сергей Калинин.

"На сегодняшний день в международном аэропорту Шереметьево тотально идет проверка людей, прибывающих как международными рейсами, так и внутренними", - сказал он. Представитель Роспотребнадзора отметил, что в аэропорту усилен санитарно-карантинный контроль. "На 31 января 2020 года лица с признаками на коронарную инфекцию не выявлялись", - добавил Калинин.

Калинин сообщил, что аэропорт удвоил число медработников в терминалах из-за вспышки коронавируса. Пассажиров с подозрением на заболевание направляют в Домодедовскую инфекционную больницу.

"В каждом терминале в пассажирском пункте работают по два медработника в смену, итого на пять терминалов 10 медработников. Но мы усилили смены, добавили 10 человек, итого - по 20 человек в смену. Во всех терминалах присутствуют изоляторы - специальные помещения, где проходят обследования пассажиров, забор биоматериала, его передача в лабораторию, и налажен механизм взаимодействия с санитарно-карантинным пунктом по доставке пассажиров с подозрением на опасное инфекционное заболевание в Домодедовскую инфекционную больницу. Защита персонала осуществляется с использованием противочумных костюмов", - сказал он в эфире телеканала "Россия-24".

Как отметил заместитель генерального директора по управлению аэровокзальным комплексом Шереметьево Дмитрий Кайгородов, лиц, прибывающих из КНР, досматривают с применением дистанционной термометрии и стационарных тепловизоров. "Температуру тела измеряют как на борту воздушного судна, так и в самом терминале. На сегодняшний день лиц с признаками коронарной инфекции не выявлялись", - пояснил он.

Авиасообщение с Китаем

Ранее вице-премьер, председатель штаба по предупреждению завоза и распространения новой коронавирусной инфекции на территории России Татьяна Голикова сообщила, что РФ с 1 февраля ограничит авиасообщение с Китаем. Регулярные рейсы будет выполнять только "Аэрофлот" в четыре города: Пекин, Шанхай, Гуанчжоу и Гонконг. При этом рейсы всех четырех китайских авиакомпаний в Россию закрыты не будут.

Кроме того, ранее авиакомпания "Аэрофлот" сообщила о том, что с 17:00 31 января все рейсы из Китая и в Китай будут переведены в терминал F аэропорта Шереметьево. При этом все остальные рейсы, которые сейчас выполняются из F, будут переведены в терминалы D, E и C. Также из терминала D в терминал F будут переведены рейсы авиакомпании China Southern Airlines CZ655/656, добавили в "Аэрофлоте".

<https://tass.ru/obschestvo/7659293>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/society/31/01/2020/5e34250d9a7947d6e65aef8d?fromtg=1>

<https://rns.online/transport/SHeremetevovo-perevelo-vse-kitaiskie-reisi-v-otdelnii-terminal-2020-01-31/>

<https://rns.online/transport/aeroflot-perevedet-reisi-v-Kitai-v-otdelnii-terminal--2020-01-31/>

## **ИНТЕРФАКС; 2020.31.01; ВСЕ РЕЙСЫ КИТАЙСКОГО НАПРАВЛЕНИЯ В ШЕРЕМЕТЬЕВО ПЕРЕВЕДЕНЫ В ТЕРМИНАЛ F**

С вечера пятницы все рейсы по направлению "в" и "из" КНР в аэропорту "Шереметьево" переведены в терминал F, заявил заместитель гендиректора аэропорта по управлению аэровокзальными комплексами и обслуживанию литерных рейсов Дмитрий Кайгородов.

"Сегодня с 17 часов аэропорт "Шереметьево", терминал F принимает только рейсы по направлению "в" и "из" Китайской народной республики", - сказал Кайгородов журналистам в пятницу.

"Все терминалы аэропорта оснащены тепловизорами, как стационарными, так и переносными", - заявил он.

Кайгородов также добавил, что во всех терминальных комплексах присутствуют изоляторы, где происходит забор материала и его передача в лабораторию.

"Сейчас в каждом терминале работает два работника смены, то есть 10 человек всего. Но мы усилили и добавили ещё 10 человек, итого в аэропорту 20 медработников", - сказал он.

## **ИНТЕРФАКС; 2020.31.01; ШЕРЕМЕТЬЕВО БУДЕТ ОБСЛУЖИВАТЬ В ОТДЕЛЬНОМ ТЕРМИНАЛЕ 19 РЕЙСОВ В КИТАЙ**

"Шереметьево" будет обслуживать в терминале F в общей сложности 19 рейсов в Китай, сообщила "Интерфаксу" глава дирекции по связям с общественностью аэропорта Анна Захаренкова.

"Сегодня в рамках реализации мероприятий по профилактике распространения коронавируса аэропорт "Шереметьево" перевел все рейсы авиакомпаний "Аэрофлот" (МОЕХ: AFLT), China Southern и Hainan Airlines, выполняемые с 17:00 мск по направлениям в Китай, из терминалов D и E в терминал F", - сказала Захаренкова.

В общей сложности в терминале F будет обслуживаться 19 рейсов по китайским направлениям, включая рейсы авиакомпаний, ранее обслуживаемых в этом терминале: "Аэрофлот", Air China, China Eastern Airlines и "Икар" (летает под брендом Pegas Fly), добавила она.

"В свою очередь, все международные рейсы, за исключением рейсов по направлениям в КНР, переведены из терминала F в терминалы D, E и С. В общей сложности из терминала F в другие терминалы переведено 75 рейсов авиакомпаний "Аэрофлот", Nordwind, Royal Flight, Belavia, "Икар", Bulgaria Air, Czech Airlines", - отметила представитель "Шереметьево".

## **КОММЕРСАНТЪ FM; НИКОЛАЙ ДОЛГОПОЛОВ; 2020.03.02; ПИТОМЦАМ УСТРОИЛИ ЖЕСТКУЮ ПОСАДКУ; КАК АВИАПАССАЖИРЫ ПРЕДЛАГАЮТ ИЗМЕНИТЬ ПРАВИЛА ПЕРЕВОЗКИ ЖИВОТНЫХ В САМОЛЕТАХ**

В январе произошло сразу несколько случаев, когда во время авиаперелета в багажном отделении домашние животные погибали или получали травмы. Пассажиры стали отказываться сдавать своих питомцев в багаж, а в соцсетях начался флешмоб против негуманного отношения к животным. Почему питомцы гибнут на борту авиалайнеров? И что нужно изменить в правилах перевозки? Разбирался Николай Долгополов.

Две кошки погибли, одна получила травмы, собаку забыли погрузить на борт — это только самые громкие эпизоды, о многих других просто не сообщается, потому что к животным в самолетах относятся, как к багажу. Самый шокирующий случай произошел с Максимом Чумаченко, который летел с тремя кошками из Нью-Йорка в Софию через Москву. На пересадке ему выдали переноски, которые выглядели так, словно их сбросили с третьего этажа — это как раз высота салона Boeing. Неудивительно, что две кошки погибли. Одна чудом выжила, но чуть не замерзла. Москвичка Оксана Голубева летела из Симферополя в Москву с кошкой Марией, но габариты переноски не устроили экипаж:

«Старшая бортпроводница сказала, что мы должны решить: либо сдать кошку в багажное отделение, либо сойти с самолета. Два часа полета были для меня каким-то кошмаром. А когда мы прилетели, кошка была в жутком стрессе, я месяц колола ей антидепрессанты, думала, она просто умрет».

О том, что правила перевозки домашних животных необходимо менять, заговорили в конце прошлого года, после истории с котом Виктором, чей вес превышал допустимые нормы провоза в салоне и которого удалось пронести на борт только с помощью хитрости. Тогда хозяин кота Михаил Галин запустил в соцсетях флэшмоб «Бро не багаж». В этом году в Москве на пересадке из Перми в Берлин забыли погрузить на рейс пса по кличке Марвел — его хозяйка Анастасия Штейн инициировала акцию за гуманность при транспортировке животных «Мой пес не чемодан». Президент центра защиты прав животных «Вита» Ирина Новожилова говорит, что авиакомпании так урезали размеры переносок, что поместить в них среднего кота невозможно, не говоря уже о стандартной собаке: «Под эти габариты не подходят стандартные животные — кошка, собака.

Багажное отделение никак не подходит для живых существ: там и недопустимый уровень шума, и холод, и неаккуратное обращение. Техперсонал не делает никакого различия между чемоданами и переносками с животными, когда разгружает багаж. Это недопустимо»

Владельцы домашних животных хотят, чтобы в полете их питомцы не испытывали страха, холода и голода. Появились предложения оборудовать в конце салона стеллажи, куда можно было бы ставить переноски и в любой момент проверять самочувствие животных. Гендиректор ассоциации «Аэропорт» гражданской авиации Виктор Горбачев не уверен, что эта идея будет реализована: «Салон воздушного судна не предусматривает подобных вещей. Там находится экипаж, который готовит завтраки, обеды, ужины. Куда еще? Больше некуда. У кого-то может быть аллергия на животных, и здесь мы нарвемся на ряд других неприятностей».

Тем не менее, необходимость изменений в правилах транспортировки животных назрела давно. Депутат Владимир Бурматов, автор закона «Об ответственном обращении с животными», считает, что пассажиры сами в состоянии следить за своими питомцами — им только нужно разрешить держать их в салоне: «Во-первых, я предлагаю увеличить допустимые габариты переноски. Логика нам подсказывает, что они не должны превышать размеры ручной клади, а сейчас они в четыре раза меньше, чем у ручной клади. Во-вторых, уйти от старых требований к весу, потому что 8 кг — это очень мало. И в-третьих, дать возможность гражданам выкупать соседнее кресло для того, чтобы закрепить переноску со своим питомцем ремнями безопасности».

Люди, которые путешествуют со своими питомцами, относятся к ним как к членам семьи. Невозможно представить, что испытал Максим Чумаченко, когда прибыл из Нью-Йорка в Шереметьево и получил на выдаче багажа кота, примерзшего лапами к разбитой переноске. Авиакомпании всю ответственность за инцидент возлагают на грузчиков. В Госдуме и Общественной палате призывают изменить регламент перевозок, а в **Минтрансе** обещают создать рабочую группу по изменению правил. Пользователи соцсетей тем временем предлагают перевозить в багажном отсеке авиадебоширов, а не котов.

Сейчас сумма выплат за гибель домашнего животного во время полета приравнена к компенсациям за потерю багажа: 600 руб. за килограмм на российских авиарейсах и до 80 тыс. руб. — на международных.

<https://www.kommersant.ru/doc/4241359>

**КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ, МАРИЯ МАКУТИНА, ВЛАДИМИР ХЕЙФЕЦ, КИРА ДЮРЯГИНА; 2020.01.02; НОВЫЙ КОАП НАЗВАЛИ «ЛЮДОЕДСКИМ»; ПРОТИВ РЕДАКЦИИ КОДЕКСА ВЫСТУПИЛИ ПРАВОЗАЩИТНИКИ И «ЕДИНАЯ РОССИЯ»**

«Репрессивной машиной для дополнительных поборов с населения» назвал проект нового КоАП РФ, подготовленный Минюстом, секретарь генсовета «Единой России» Андрей Турчак. Документ предполагает, в частности, радикальное ужесточение наказаний для

водителей. С мнением партийного функционера солидарны независимые эксперты и правозащитники. В «Синих ведерках» кодекс сочли и вовсе «людоедским». Глава комитета Госдумы по госстроительству и законности Павел Крашенинников отметил, что законопроект едва ли будет поддержан парламентом.

Проекты нового КоАП и процессуального КоАП, разработанные Минюстом по поручению экс-премьера Дмитрия Медведева, опубликованы на [regulation.gov.ru](http://regulation.gov.ru). Оба документа должны вступить в силу с 1 января 2021 года, но в Госдуму пока не вносились. Как сообщал “Ъ”, значительный блок изменений напрямую затрагивает интересы автомобилистов.

Водителей, в частности, ждет ужесточение наказания за нарушение скоростного режима. Штраф за превышение на 20–40 км/ч возрастет с 500 до 3 тыс. руб., за превышение на 40–60 км/ч — с 1–1,5 тыс. до 4 тыс. руб. Самая жесткая санкция — штраф 5 тыс. руб. или лишение прав до полугода — будет применяться уже при превышении на 60 км/ч (сейчас — при 80 км/ч). За повторное превышение скорости будет назначаться штраф 10 тыс. руб. с лишением прав. За отказ от освидетельствования штраф поднимется с 30 тыс. до 40 тыс. руб., срок лишения прав для нетрезвых водителей — с двух до трех лет. Впервые вводится наказание для нетрезвых водителей за вождение с ребенком в возрасте до 16 лет в качестве пассажира — 50 тыс. руб. штрафа и лишение прав на срок до трех лет. Машину пьяного водителя отдадут со штрафстоянки за залог в 30 тыс. руб.

Новый кодекс содержит много «точечных» ужесточений: штраф за управление автомобилем без ОСАГО вырастет с 800 до 1 тыс. руб, без автокресла — с 3 тыс. до 5 тыс. руб. За пересечение железнодорожного переезда на красный сигнал светофора санкция вырастет с 1 тыс. до 5 тыс. руб. Впервые вводится штраф 5 тыс. руб. за «опасное вождение» (это понятие было введено в ПДД в 2016 году).

Срок давности привлечения к ответственности увеличивается с двух месяцев до года. За отказ остановиться после «неоднократного» требования полиции, при попытках скрыться и при угрозе жизни и здоровью граждан можно будет лишиться прав на срок до трех лет.

Впервые вводится накопительная система нарушений: водителя смогут лишить прав на срок до полутора лет в случае, если он в течение года совершил три нарушения из «закрытого» перечня, к примеру, превысил скорость на 60 км/ч, не уступил дорогу пешеходу, проехал на красный свет. В новой системе будут учитываться только нарушения, зафиксированные инспекторами (но не камерами). У полиции появится также возможность конфисковать авто в ряде случаев.

Документ жестко раскритиковали в Госдуме. «Мы видим преимущественно ужесточение репрессивных механизмов,— заявил секретарь генсовета «Единой России» Андрей Турчак.— Закон нужен для профилактики правонарушений, а не для создания репрессивной машины или дополнительных поборов с населения. Основные его положения нужно обязательно обсудить с людьми и по результатам доработать». «Проект противоречит ориентирам, обозначенным президентом в послании Федеральному собранию,— заявил глава комитета Госдумы по госстроительству и законности Павел Крашенинников.— Особенно вызывает недоумение сильное увеличение штрафов за нарушение ПДД, предложение ввести накопительную систему нарушений в этой сфере, а также меры, связанные с возможностью конфискации автомобиля в пользу государства». Господин Крашенинников назвал документ «сырым, который вряд ли может быть принят».

Решение об увеличении штрафа за превышение скорости с 500 до 3 тыс. руб. «ничем не мотивировано», добавил первый зампред комитета Вячеслав Лысаков. «Это выглядит просто как откровенная попытка залезть в карман автомобилистам»,— заявил он. ЛДПР также новый кодекс не поддержала: зампред фракции Ярослав Нилов заявил, что планируемое увеличение штрафов за скорости «антисоциально и оторвано от реальности». «Дальнейшее «удушение» и без того не шикующих граждан безумными штрафами неминуемо вызовет шквал критики в адрес правительства»,— предупредил он.

Представители общественных организаций отреагировали еще более эмоционально. Координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов назвал документ «абсолютно людоедским». «Категорически возмущен. Штрафная нагрузка на водителей увеличивается до шести раз,— обратил внимание он.— И это при том, что власти планируют до 2024

года вдвое увеличить число камер. Нам говорят «вы не нарушайте — не будет штрафов», но камеры стоят как ловушки». Предложенная версия КоАП РФ показывает, насколько авторы документа «далеки от понимания реальной ситуации в стране», добавляет вице-президент Национального автомобильного союза Антон Шапарин. «3 тыс. руб. за превышение скорости — это вполне европейский уровень штрафов при средней по стране африканской зарплате, — говорит он. — Новая система штрафов вполне способна стать большим бременем для автовладельцев, чем транспортный налог и даже цены на топливо. Надеюсь, у депутатов хватит благоразумия отправить этот проект туда же, куда ушло прошлое правительство».

В Минюсте, отвечая на критику, вчера лишь пояснили, что ужесточение наказания для водителей при разработке КоАП РФ были предложены МВД.

Источник “Ъ”, знакомый с ходом разработки документа, рассказал, что проект готовился несколькими рабочими группами, работа которых не была синхронизирована.

«Изначально вообще планировался один кодекс, но в последний момент решили разделить на два (КоАП и процессуальный КоАП. — “Ъ”), причем видно, что делалось впопыхах — внутри одного кодекса ссылки на статьи другого, много грамматических ошибок, сырые формулировки и т. д. В итоге, получилось какое-то «письмо из Простоквашино», а не кодекс, — говорит собеседник “Ъ”. — Кодексы можно было еще доработать, но решено выложить его сейчас, вероятно, чтобы успеть в марте внести в Госдуму». Другой источник “Ъ” в межведомственной рабочей группе говорит, что размер штрафов будет корректироваться, при этом скидка при их уплате будет распространяться на все составы, кроме самых грубых нарушений. «Опубликованный проект еще на ранней стадии подготовки, он будет дорабатываться», — заверил он.

Новая редакция КоАП вводит новую 33-ю главу, которая называется «Административные правонарушения в области сбора, обработки, распространения и защиты информации». Ряд СМИ уже сообщили о введении в рамках этой главы новых штрафов за распространение информации незарегистрированными СМИ, а также о том, что редакции теперь будут штрафовать за сокрытие сведений о финансировании. Часть экспертов даже успели эти положения раскритиковать. На самом же деле повода для паники нет: эти нормы и штрафы в тех же формулировках и размерах содержатся в гл. 13 действующего КоАП. Старший партнер адвокатского бюро «Титов, Кузьмин и партнеры» Андрей Кузьмин и адвокат АБ S&K Вертикаль Наталья Касаткина сказали “Ъ”, что «существенных изменений в части регулирования ответственности СМИ» новый КоАП РФ «не включает».

Зато Минюст действительно хочет изменить санкции за нарушение законодательства о свободе вероисповедания и экстремизме — в наименьшую сторону. Так, предлагается сократить штрафы за «воспрепятствование осуществлению права на свободу совести и свободу вероисповедания, в том числе принятию религиозных или иных убеждений или отказу от них, вступлению в религиозное объединение или выходу из него». Если сейчас граждане за это нарушение должны платить от 10 тыс. до 30 тыс. руб., то наказание предлагается установить в размере 3–5 тыс. руб. 50–100 тыс. руб. штрафа для должностных лиц планируют заменить санкцией в 10–30 тыс. руб.; а максимальное наказание для юрлиц и вовсе хотят сократить в десять раз — с 1 млн руб. до 100 тыс. руб. Религиовед Роман Лункин сказал “Ъ”, что не помнит случаев, когда бы за такие нарушения наказывали: «Если бы это была популярная статья, которая помогала бы кого-то контролировать, то, возможно, штраф бы даже увеличили».

Также в десять раз намерены снизить штрафы для юрлиц за производство, распространение и хранение экстремистских материалов, включенных в соответствующий федеральный список Минюста. Если сейчас эти штрафы составляют от 100 тыс. руб. до 1 млн руб., в новой редакции это уже от 50 тыс. до 100 тыс. руб. Правда, отдельно в новой статье указывают санкцию для индивидуальных предпринимателей — от 30 тыс. до 50 тыс. руб. При этом штрафы для граждан или должностных лиц не меняются. Правозащитник Лев Пономарев заявил “Ъ”, что введение штрафов для ИП — это «запугивание» конкретной группы потенциальных нарушителей, которой заинтересовались власти. Что же касается сокращения штрафов для юрлиц, то он приветствует его, но допускает, что это результат лоббизма типографий.

<https://www.kommersant.ru/doc/4241056>

## **РИА НОВОСТИ; 2020.02.02; В ГОСДУМЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ВЕРНУТЬ СИСТЕМУ ПРИВЯЗКИ ШТРАФОВ К МРОТ**

Глава комитета Госдумы по труду и соцполитике, замглавы фракции ЛДПР Ярослав Нилов в связи с возможным кратным повышением штрафов для автомобилистов предложил вернуть систему привязки штрафов к минимальному размеру оплаты труда (МРОТ).

В пятницу на портале проектов нормативных правовых актов была опубликована новая редакция Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, которая ужесточает наказание за превышение скорости, систематические нарушения правил дорожного движения, отказ от медосвидетельствования и остановки по требованию полицейского, а также за попытку скрыться.

Так, согласно проекту, за превышение скорости от 20 до 40 километров в час предусмотрен штраф вместо 500 рублей — до трех тысяч рублей, от 40 до 60 километров в час вместо штрафа до полутора тысяч — до четырех тысяч рублей, а более 60 километров в час вместо действующего сегодня штрафа от двух до 2,5 тысячи рублей — пять тысяч рублей либо лишение прав на срок от четырех до шести месяцев. За повторное нарушение на водителя наложат штраф до десяти тысяч рублей или лишат прав на год. Также новая статья 21.30 «Опасное вождение» предусматривает наложение административного штрафа в пять тысяч рублей.

«В связи с опубликованными новыми штрафами, особенно для водителей, с учетом безобразно работающей системы фото- и видеオフィкации нарушений ПДД, предлагаю вернуться к теме привязки максимального штрафа для физических лиц к определенному проценту от минимального размера оплаты труда. Если сегодня у нас МРОТ зафиксирован на отметке 12 тысяч рублей, то максимальный штраф не может быть выше, чем 50% от МРОТ».

Депутат считает, что предложенные в новом КоАП штрафы для автомобилистов завышены. Он добавил, что подобная мера свидетельствует о непонимании авторами документа ситуации в стране.

«Сегодня же предлагается минимальный штраф для автомобилистов за превышение скорости установить на отметке в три тысячи рублей, это четверть МРОТ. То есть получается, что, например, человек, который проехал по трассе, где безобразно организовано дорожное движение, знаки противоречат разметке и установлены ловушки, может остаться просто без минимальной зарплаты», — отметил Нилов.

Глава думского комитета призвал разработчиков новой редакции КоАП учесть идею о привязке штрафов к МРОТ.

«Как председатель социального комитета Госдумы, я призываю разработчиков проекта обратить внимание на предлагаемую сумму штрафа с учетом прожиточного минимума и вернуться к прежней практике фиксировать сумму штрафа относительно установленного минимального размера оплаты труда, который ежегодно предлагает правительство России», — отметил парламентарий.

До 2007 года в Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях штрафы исчислялись в привязке к МРОТ. В то время как минимальный размер оплаты труда составлял 1100 рублей, штрафы начинались со 100 рублей.

Согласно действующей норме, административный штраф выражается в рублях и устанавливается для граждан в размере, не превышающем пяти тысяч рублей, за исключением ряда случаев.

<https://ria.ru/20200202/1564155808.html>

## **РИА НОВОСТИ; 2020.01.02; ШТРАФЫ ДЛЯ ТАКСИСТОВ ЗА НАРУШЕНИЯ ПДД ПРЕДЛОЖИЛИ ПОВЫСИТЬ ВДВОЕ**

Министерство транспорта разработало поправки в Кодекс об административных правонарушениях, ужесточающие наказание для водителей общественного транспорта и

такси за некоторые нарушения правил дорожного движения. Документ опубликован на портале проектов нормативно-правовых актов.

Так, штраф за езду с неисправными тормозами или рулевым управлением предлагается увеличить с 500 рублей до тысячи, за проезд на красный свет — с тысячи до двух тысяч, за поворот налево или разворот в запрещенном месте — с тысячи-полутора до двух-трех тысяч рублей.

Водителей такси или автобуса, спровоцировавших ДТП, в котором человек получит незначительные травмы, могут оштрафовать на сумму от пяти до десяти тысяч рублей или лишить прав на один-два года.

<https://ria.ru/20200201/1564136672.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/7661099>

<https://www.kommersant.ru/doc/4241310>

<https://iz.ru/971123/2020-02-01/mintrans-predlozhit-velichit-shtrafy-dlia-taksistov-i-voditelei-avtobusov>

## **ИЗВЕСТИЯ; 2020.31.01; ЭКСПЕРТ ПРЕДЛОЖИЛ ПРОВЕСТИ РЕВИЗИЮ КАМЕР И ЗНАКОВ ПЕРЕД ПОВЫШЕНИЕМ ШТРАФОВ**

Только повышение штрафов для водителей не приведет к росту безопасности на дорогах, поделился с «Известиями» своим мнением директор Национального общественного центра безопасности движения Сергей Канаев.

Накануне, 30 января, Министерство юстиции России предложило увеличить штрафы для водителей, в том числе за превышение скорости. Об этом говорится в проекте нового Кодекса об административных нарушениях (КоАП), опубликованном на федеральном портале проектов нормативных правовых актов.

Прежде чем повышать штрафы, Сергей Канаев рекомендует провести ревизию дорожных знаков и камер в масштабе страны. Если человек не знает, какое ограничение скоростного режима на конкретном участке, штрафы не помогут пресечь невольное нарушение, отметил эксперт.

«В Москве ограничение скорости во дворах 5 км/ч, а на трассе М4 — 130 км/ч. Водители не всегда могут ориентироваться, где какая скорость. Сложности добавляют ремонты дорог», — сказал Канаев.

По его словам, даже в Москве есть большая проблема с организацией дорожного движения и установками знаков перед камерами фотовидеофиксации. Если навести в этой сфере порядок, можно будет понять профилактический эффект.

«Начинать нужно с выполнения указа президента по регламентированию установки мобильных комплексов, комплексов стационарных и комплексов переносных», — добавил директор Национального общественного центра безопасности движения.

В целом же к повышению безопасности ведет пропаганда безопасного вождения, заключил специалист.

<https://iz.ru/970638/2020-01-31/ekspert-predlozhit-provesti-reviziiu-kamer-i-znakov-pered-povysheniem-shtrafov>

## **ТАСС; 2020.31.01; МВД ИЗУЧИТ ЗАМЕЧАНИЯ ПО ШТРАФАМ ЗА НАРУШЕНИЯ ПДД В ПРОЕКТЕ НОВОГО КОАП**

МВД России изучит и учтет замечания по штрафам за нарушения правил дорожного движения в проекте нового Кодекса об административных правонарушениях. Об этом сообщили журналистам в пресс-центре МВД.

В проекте нового КоАП минимальный штраф за превышение скорости увеличен в шесть раз, также предложено значительно увеличить штрафы и за ряд других нарушений. "Замечания и предложения, поступающие в ходе общественного обсуждения проекта нового кодекса, будут тщательно изучены, обобщены и использованы при его доработке", - подчеркнули в МВД.

В министерстве пояснили, что при подготовке проекта нового КоАП были разработаны предложения об установлении ответственности за административные правонарушения в

области дорожного движения, связанные с опасным вождением и систематическим нарушением ПДД. Также был проведен анализ статических данных о совершенных за последние пять лет правонарушений в области дорожного движения и количестве ДТП. На его основе, уточнили в МВД, были разработаны предложения об усилении ответственности за ряд нарушений. Среди них использование подложных или нечитаемых государственных регистрационных знаков, управление автомобилем с избыточной тонировкой, превышение скорости движения. "Данные предложения были предметом обсуждения на экспертном уровне на заседаниях подгрупп по разработке предложений в проект нового кодекса", - отметили в МВД.

В опубликованном 30 января проекте нового КоАП предлагается повысить штрафы за ряд нарушений правил дорожного движения. Как пояснили ранее в Минюсте, эти изменения были подготовлены МВД еще для внесения в действующий КоАП, но в связи с началом разработки нового кодекса было решено включить их в проект будущего КоАП.

По данным МВД, количество выявляемых нарушений скоростного режима ежегодно растет. В 2016 году их было зафиксировано более 53 млн, в 2017 - свыше 69 млн, в 2018 - почти 90 млн. Из-за превышения скорости ежегодно происходит значительное количество ДТП. Так, в 2018 году по этой причине произошло свыше 3,5 тыс. ДТП, в результате которых погибли 668 человек и 4615 пострадали.

<https://tass.ru/obschestvo/7659261>

## **РИА НОВОСТИ; 2020.31.01; МИНЮСТ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ПРЕДЛОЖЕНИЕ О ШТРАФАХ ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ**

Минюст России разъяснил, что повышенные штрафы за правонарушения в области дорожного движения - это предложения МВД, которые были ранее внесены в правительство, но работа по ним была приостановлена в связи с подготовкой нового Кодекса об административных правонарушениях (КоАП).

Проект нового КоАПа опубликовал Минюст России - предполагается, он вступит в силу с 1 января следующего года. Документ размещен на портале проектов нормативных актов. В частности, поправки предусматривают существенное увеличение штрафов за превышение скорости на автодорогах.

"МВД России ранее был внесен в правительство РФ проект федерального закона "О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части усиления ответственности за совершение административных правонарушений в области дорожного движения" ... предусматривающий внесение аналогичных изменений в действующий КоАП", - говорится в сообщении Минюста.

В министерстве добавили, что работа по данному законопроекту была приостановлена в связи с подготовкой нового КоАП. Сейчас проект документа находится на стадии общественного обсуждения.

Также в Минюсте проинформировали, что к подготовке проекта нового КоАП и связанных с ним законопроектов участвовал широкий круг представителей как федеральных органов государственной власти (в соответствии с установленной сферой деятельности), так и научного и бизнес сообществ.

<https://ria.ru/20200131/1564113253.html?in=t>

## **РИА НОВОСТИ; 2020.31.01; ЭКСПЕРТЫ ОЦЕНИЛИ ИДЕЮ УВЕЛИЧИТЬ ШТРАФЫ ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ**

Эксперты в беседе с РБК оценили проект нового КоАП, который предполагает увеличение штрафов за нарушение правил дорожного движения, в частности, за превышение скорости.

Председатель Общероссийского общественного движения "Движение автомобилистов России" Виктор Похмелкин выступил против ужесточения наказания, так как проблема заключается не в сумме штрафа, а в неотвратимости наказания. По его словам, водитель не будет нарушать правила, если знает о камерах или видит сотрудника Госавтоинспекции. Штраф в 500 рублей также будет работать, если угроза наказания будет реальной.

Похмелькин полагает, что, если накопительная система не будет учитывать нарушения, зафиксированные камерами, то может возникнуть дополнительные коррупционные возможности для сотрудников Госавтоинспекции.

Кроме того, он считает, что нужно отказаться от дорожного патрулирования. Ведомство, по мнению эксперта, может заниматься профилактикой, разбором ДТП, а также выявлением пьяных водителей, остальные нарушения можно выявлять с помощью систем фото- и видеofиксации.

Партнер аналитического агентства "Автостат" Игорь Моржаретто считает, что в новом проекте существует "перекося".

"Предлагается сильно усилить наказания за нарушение скорости, причем в шесть раз сразу, что вызывает некоторую оторопь, а какие-то, с моей точки зрения, другие более серьезные нарушения, оставлены в старых рамках", — пояснил эксперт.

<https://ria.ru/20200131/1564106875.html?in=t>

На ту же тему:

<https://rns.online/opinions/Kakie-nestikovki-est-v-novih-shtrafah-dlya-avtomobilistov-2020-01-31/>

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5e33d83f9a7947ac3b579c05>

## **РИА НОВОСТИ; 2020.31.01; ЭКСПЕРТ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ИДЕЮ УВЕЛИЧИТЬ ШТРАФЫ ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ**

Изменения в КоАП по части штрафов за нарушение скоростного режима вряд ли повлияют на безопасность дорожного движения. Такое мнение в разговоре с RT выразил директор Национального общественного центра безопасности движения Сергей Канаев.

Эксперт отметил, что не на всех дорогах установлены знаки ограничения скорости, поэтому многие автовладельцы, будучи законопослушными людьми, могут просто "не сориентироваться". Начинать надо как раз с ревизии и установки "обоюдной ответственности" за отсутствие дорожных знаков, подчеркнул он.

В случае, если камера и знак есть, штрафовать водителя можно, однако эффект будет краткосрочным.

"Здесь проблема не только в повышении штрафов, нужна пропаганда и организация дорожного движения", — объяснил Канаев.

<https://ria.ru/20200131/1564112797.html>

## **ИНТЕРФАКС; 2020.31.01; НЕШТРАФУЕМЫЙ ПОРОГ СКОРОСТИ В МОСКВЕ И ПЕТЕРБУРГЕ МОЖЕТ БЫТЬ УМЕНЬШЕН ДО 10 КМ/ЧАС - ГЛАВА КОМИТЕТА ГОСДУМЫ ПО ТРАНСПОРТУ**

В городах-миллионниках, а также в Москве и Санкт-Петербурге могут начать взимать штрафы за превышение скорости на 10 км/час, а не на 20-40 км/час, как это действует сейчас, заявил "Интерфаксу" глава комитета Госдумы по транспорту Евгений Москвичев.

"Нештрафуемый порог мы не будем уменьшать, он останется 20 км/час; мы только предложили одно, что в городах-миллионниках плюс в Москве и Санкт-Петербурге сделать 10 км/час этот порог", - сказал Москвичев в пятницу.

"Мы над этим вопросом сейчас работаем в комитете", - добавил он.

Всё остальное, по словам Москвичева, предлагается "не уменьшать, а наоборот, на трассах, соответствующих нормативам, будем увеличивать лимит скорости, вместо 90 км/час до 110 км/час".

Опубликованный накануне проект нового Кодекса об административных правонарушениях (КоАП) предусматривает повышение штрафов за превышение скорости. Так, штраф за превышение на 20-40 км/ч составит 3 тыс. руб. (сейчас 500 руб.).

Штраф за превышение на 40-60 км/ч составит 4 тыс. руб. (сейчас 1-1,5 тыс. руб.).

## **РИА НОВОСТИ; 2020.31.01; КЛИШАС ОЦЕНИЛ ПОЛОЖЕНИЯ О ШТРАФАХ В ПРОЕКТЕ КОАП**

Ряд положений опубликованного Минюстом проекта КоАП вызывают замечания и требуют дополнительного обсуждения, заявил председатель комитета Совета Федерации по конституционному законодательству Андрей Клишас.

Проект нового Кодекса об административных правонарушениях РФ опубликовал Минюст России - предполагается, он вступит в силу с 1 января следующего года. Документ размещен на портале проектов нормативных актов и предусматривает, в частности, кратное увеличение размеров штрафов за превышение скорости.

"Отдельные положения опубликованного проекта вызвали ряд замечаний. Это касается вопросов увеличения штрафов за превышение скорости и ограничение выезда из России болельщиков за нарушение правил поведения зрителей при проведении соревнований. Данные вопросы требуют дополнительного обсуждения", - сказал Клишас журналистам.

По его словам, любые ограничения должны иметь объективные предпосылки и отвечать требованию соразмерности.

В целом, отметил глава комитета Совфеда по конституционному законодательству, проект КоАП предусматривает ряд важных новелл, в том числе касающихся гуманизации административного наказания.

В частности, подчеркнул Клишас, предлагается в качестве общего правила назначать гражданам за впервые совершенные административные правонарушения при отсутствии отягчающих обстоятельств наказание в виде предупреждения. Это позволит сократить число граждан, привлекаемых к административной ответственности в виде наложения штрафа, сказал он.

Также существенно сокращен с 200 до 60 часов предельный срок назначения обязательных работ, а арест и обязательные работы предлагается не применять к отдельным категориям граждан - беременным женщинам, женщинам, имеющим детей в возрасте до 14 лет и детей-инвалидов.

Помимо этого, указал парламентарий, предложены новые основания освобождения от административной ответственности (например, в случае устранения нарушений, послуживших основанием для временного запрета деятельности, до вынесения постановления по делу) и от административного наказания (например, в связи с наступлением обстоятельств, препятствующих исполнению административного наказания; или если исполнение наказания в виде штрафа может повлечь за собой невозможность исполнения лицом обязанности, за неисполнение которой оно привлекается к ответственности).

"Комитет Совета Федерации по конституционному законодательству провёл мониторинг предложений региональных органов государственной власти, направленных на совершенствование законодательства об административных правонарушениях. По итогам этой работы предложение регионов о закреплении на федеральном уровне состава правонарушений за совершение действий, нарушающих тишину и покой граждан в ночное время, отражено в тексте проекта нового кодекса", - заявил Клишас.

Он также указал на такие важные нововведения новой редакции КоАП, как более детальное разграничение предметов ведения РФ и субъектов федерации, выделение индивидуальных предпринимателей в качестве самостоятельного субъекта ответственности, установление особенностей административной ответственности несовершеннолетних. Предусмотрено правило о том, что не допускается одновременное привлечение юридического лица и его должностного лица к ответственности за одно и то же административное правонарушение, за исключением отдельных случаев, добавил сенатор.

<https://ria.ru/20200131/1564114316.html>

## **ИНТЕРФАКС; 2020.31.01; В ГОСДУМЕ ОБЕЩАЮТ АДЕКВАТНЫЕ ШТРАФЫ ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ В НОВОМ КОАП**

Существенный рост штрафов за превышение скорости, предусмотренный в проекте нового Кодекса об административных правонарушениях (КоАП), будет

корректироваться, заявил первый зампредела комитета Госдумы по законодательству и госстроительству Вячеслав Лысаков "Интерфаксу" в пятницу.

"В первом чтении комитет обязан будет принять в неизменном виде текст, а во втором будем работать и, исходя из принципов адекватности общественной вредности конкретного деяния. Конечно, цифры, которые сейчас указаны, они неизменными не останутся", - сказал Лысаков в пятницу.

Он добавил, что "в любом случае комитет будет корректировать величину штрафа".

По его словам, после представления новой версии КоАП резонанс вызвало именно "многократное увеличение штрафа за незначительное повышение скорости".

По мнению Лысакова, "почти на порядок повышение штрафов должно быть обосновано".

"У нас что, зарплата выросла с шесть-семь раз? Нет. Я понимаю, что действующий сейчас штраф 500 рублей, да, это может быть, сумма, которая давно не менялась, и может быть с учётом инфляции и необходимости мотивировать водителей, можно ее повышать, но только это должно быть адекватно", - сказал депутат.

Значительное повышение штрафа именно за часто фиксируемое малое превышение скорости может подразумевать коммерческий подход, считает Лысаков.

"И это будоражит общество, потому что у нас и так имеет место тотальная коммерциализация дорожного движения, к сожалению. Подход такой - с помощью камер собрать как можно больше штрафов. Руководствоваться такими вещами нельзя, это неправильно, несправедливо", - отметил Лысаков.

Опубликованный накануне проект нового Кодекса об административных правонарушениях (КоАП) предусматривает повышение штрафов за превышение скорости. Так, согласно изменениям, штраф за превышение на 20-40 км/ч составит 3 тыс. руб. (сейчас 500 руб.). Штраф за превышение на 40-60 км/ч составит 4 тыс. руб. (сейчас 1-1,5 тыс. руб.).

На ту же тему:

<https://ria.ru/20200131/1564100996.html>

## **ИНТЕРФАКС; 2020.31.01; В ГОСДУМЕ СЧИТАЮТ НЕОБХОДИМЫМ УТОЧНИТЬ КРИТЕРИИ ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ В КОМПЛЕКСЕ МЕР ПРОТИВ "ПЬЯНОГО ВОЖДЕНИЯ"**

При определении ответственности за управление автомобилем в нетрезвом виде в новом проекте Кодекса об административных правонарушениях (КоАП) необходимо чётко дифференцировать, какое количество и каких препаратов в крови считать запрещенным, заявил "Интерфаксу" первый зампредела комитета Госдумы по законодательству и госстроительству Вячеслав Лысаков.

"С комплексом мер по пьяному вождению в проекте нового КоАП согласен. Но должны быть чёткие критерии, в каком количестве и каких препаратов может находиться в крови", - сказал Лысаков в пятницу.

Он отметил, что, например, есть лекарственные препараты, которые принимают в лечебных целях, и "если производитель рекомендует не садиться за руль, а человек всё-таки сел, то он должен нести всё-таки какую-то ответственность, потому что реакция затормаживается, и это не только вопрос доброй воли водителя".

Но подобные случаи не стоит относить к разряду тяжелых нарушений, считает Лысаков.

"А вот если человек принял лекарства для одурманивания, для того, чтобы кайф поймать, - здесь его нужно серьезно штрафовать", - отметил он.

"Превышение какой концентрации говорит о злонамеренном употреблении в качестве одурманивающих - все это надо чётко прописывать, дифференцировать количественные критерии и показатели, а не просто общими словами прописывать основания для привлечения человека к административной ответственности", - сказал зампредел комитета.

Это, по словам парламентария, касается и разрешенных препаратов, и наркотических.

"Мы знаем, например, что даже обычный пищевой мак, употребленный в виде кондитерских изделий оставляет следы в крови", - добавил Лысаков.

Новый проект КоАП был опубликован в четверг. В нем, в частности, предусмотрено повышение штрафов за отказ от освидетельствования: 40 тыс. руб. (сейчас 30 тыс. руб.) и лишение прав на срок до трех лет (сейчас - до двух).

Вводится новый состав правонарушения: управление авто в состоянии опьянения (или отказ от освидетельствования) при условии, что в салоне машины находится ребенок в возрасте до 16 лет. Наказание составит штраф 50 тыс. руб. и лишение прав на срок 2-3 года. Сейчас за пьяное вождение суды (независимо от присутствия ребенка в салоне) штрафуют на 30 тыс. руб. и лишают прав на срок 1,5-2 года.

Вводится также возможность для судов наказывать за состояние опьянения, вызванное не только алкоголем, наркотиками и психотропными веществами, но и при "наличии в организме человека иных вызывающих опьянение веществ".

### **РИА НОВОСТИ; 2020.31.01; ЭКСПЕРТ ОЦЕНИЛ ПРЕДЛОЖЕНИЕ УЖЕСТОЧИТЬ ШТРАФЫ ЗА НАРУШЕНИЯ ПДД**

Лидер "Сильной России" Антон Цветков поддержал ужесточение штрафов за нарушения правил дорожного движения (ПДД) в РФ, но считает, что этого недостаточно - нужно увеличивать штат инспекторов ГИБДД.

Поправки к Кодексу об административных правонарушениях РФ предусматривают существенное увеличение штрафов за превышение скорости на автодорогах. Проект нового КоАП опубликовал Минюст России - предполагается, он вступит в силу с 1 января следующего года. Документ размещен на портале проектов нормативных актов и предусматривает, в частности, кратное увеличение размеров штрафов за превышение скорости.

"Надо понимать, что для профилактики нарушений ПДД даже самых суровых штрафов недостаточно. Необходимо увеличивать количество сотрудников ГАИ на дороге, делать профилактические рейды не однократными, а регулярными, особенно по предотвращению пьяной езды, продолжать работу по оснащению дорожной сети камерами наблюдения, но только государственными, а не частными, и там где они нужны для профилактики ДТП, а не просто для сбора денег. Только комплексная работа позволит реально улучшить ситуацию на дорогах", - сказал Цветков РИА Новости.

По его словам, ужесточение штрафов "качественно картины не меняет", потому что "коррупция никуда не делась, и многие предпочитают договариваться".

<https://ria.ru/20200131/1564099880.html>

### **SPUTNIK ARMENIA; 2020.31.01; ПАШИНЯН НА ВСТРЕЧЕ С МИШУСТИНЫМ: ЕСТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ ПОДНЯТЬ ОТНОШЕНИЯ НА НОВЫЙ УРОВЕНЬ**

Россия остается основным экономическим партнером Армении, товарооборот двух стран составляет около 2 миллиардов долларов. Но есть возможность поднять отношения на новый уровень. Об этом говорилось в пятницу на рабочей встрече премьер-министра Армении Никола Пашиняна с главой российского правительства Михаилом Мишустиним.

Председатель правительства РФ Михаил Мишустин и премьер-министр Армении Никол Пашинян (слева) во время встречи.

В начале встречи, которая состоялась "на полях" межправсовета ЕАЭС в Алматы (Казахстан), Пашинян вновь поздравил коллегу с назначением на высокий пост главы правительства России. Он подчеркнул, что между двумя странами и правительствами были и будут хорошие и теплые отношения.

"Наш товарооборот за 2019 год приближается к двум миллиардам долларов, и в 2020 году эта динамика сохранится. Экономический рост в Армении за 2019 год приблизился к 8%, в том числе и благодаря сотрудничеству с Россией", - добавил Пашинян.

В свою очередь Мишустин поблагодарил армянского коллегу за поздравления и теплые слова. Он вспомнил о своей поездке в Ереван, на Всемирный форум по информационным технологиям WCIT 2019 (тогда он возглавлял Федеральную налоговую службу России), а также поблагодарил за блестящую организацию форума.

Он отметил, что Армению и Россию связывают партнерские и союзнические отношения. Новый состав российского правительства нацелен на продолжение отношений, в том числе и в рамках межправительственной комиссии, которую возглавляет **министр транспорта Евгений Дитрих**.

31 января 2020. Премьер-министр Армении Никол Пашинян на заседании Евразийского межправительственного совета в расширенном составе.

По словам Мишустина, Россия – ведущий экономический партнер Армении, на ее долю приходится свыше 26% внешней торговли страны. В Армении действует около 2,2 тысячи предприятий с российским капиталом – это около трети всех совместных предприятий в республике.

"В 2018 году наш товарооборот увеличился на 11% до примерно двух миллиардов долларов. В январе-ноябре рост продолжился, составив 17,6%. Нужно закрепить эти достижения и искать новые области для кооперации", - добавил Мишустин.

<https://ru.armeniasputnik.am/politics/20200131/21898955/Pashinyan-na-vstreche-s-Mishustinyam-est-vozmozhnost-podnyat-otnosheniya-na-novyy-uroven.html>

## **ИНТЕРФАКС; 2020.31.01; ЕЭК ПРИНЯЛА "ДОРОЖНУЮ КАРТУ" ПО РАЗВИТИЮ СИСТЕМЫ ТРАНЗИТА ТОВАРОВ В ЕАЭС С ПРИМЕНЕНИЕМ НАВИГАЦИОННЫХ ПЛОМБ**

Совет Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) утвердил "дорожную карту" по развитию единой системы таможенного транзита товаров в ЕАЭС на основе отслеживания транзитных перевозок товаров с использованием навигационных пломб.

С соответствующим предложением об установке спутниковых навигационных пломб на транзитных грузовых автомобилях выступил Казахстан, сообщила пресс-служба министерства финансов республики по итогам заседания совета ЕЭК, прошедшего в Алма-Ате.

"Для четкого контроля перемещаемых товаров казахстанская сторона предложила применять спутниковые навигационные пломбы на грузовых автомобилях, следующих транзитом через Казахстан, а также онлайн-обмен предварительной информацией по данным из товаросопроводительных документов по перемещаемым товарам", - говорится в сообщении пресс-службы.

## **ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЮРИЙ ПОЛИКАРПОВ; 2020.31.01; ПЛАНУ – ВЫПОЛНЕНИЕ; КОНТРАКТАЦИЯ ОБЪЕКТОВ ДОРОЖНЫХ РАБОТ ДОЛЖНА БЫТЬ ЗАВЕРШЕНА РЕГИОНАМИ ДО 1 МАРТА**

Министр транспорта РФ Евгений Дитрих провел первое в текущем году всероссийское селекторное совещание, посвященное реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Мероприятие прошло в режиме видеоконференцсвязи со всеми региональными проектными командами. В обсуждении вопросов также приняли участие заместитель министра транспорта РФ – руководитель Федерального дорожного агентства Андрей Костюк, заместитель министра транспорта РФ Алексей Семенов, заместитель главы Росавтодора Игорь Костюченко, руководители профильных департаментов **Минтранса** России, ФАУ «РОСДОРНИИ» и отраслевых ассоциаций.

Евгений Дитрих дал положительную оценку результатам первого года работы в рамках национального проекта. В 2019 году в 83 субъектах были отремонтированы 16,4 тыс. км автодорог, общая площадь укладки асфальтобетонного покрытия составила свыше 128 млн кв. метров. Дорожные работы выполнялись на 6747 объектах. 737 объектов – переходящие на 2020 год, работы по ним будут продолжены. На реализацию проекта израсходованы более 122 млрд руб.

«Необходимо максимально сконцентрировать усилия на заключении контрактов по объектам дорожных работ в текущем году. Наша цель – до марта провести торги по всем объектам. Все условия федеральным центром для этого созданы. Программы дорожных работ в большинстве регионов формируются на долгосрочный период – на 3 и даже 6 лет.

Это имеет большое значение для подрядных организаций при планировании объемов работ и необходимых для их выполнения ресурсов», – подчеркнул министр.

Он поручил субъектам проанализировать эффективность проводимых мероприятий в области обеспечения безопасности дорожного движения. «Необходимо в обязательном порядке включать в перечень проводимых на объектах ремонтных работ обустройство элементами безопасности дорожного движения, своевременно проводить эти мероприятия, в частности, наносить разметку. Кроме того, нужно грамотно работать со статистическими данными по местам концентрации ДТП. При появлении новых очагов аварийности следует организовать работу по дооснащению этих участков камерами фото- и видеофиксации скоростного режима, дорожными знаками, барьерным ограждением и другими элементами», – сказал министр.

Также Евгений **Дитрих** призвал регионы максимально внимательно прорабатывать обращения граждан. «Безопасные и качественные автомобильные дороги» – это проект для людей, в результате его реализации россияне должны увидеть перемены к лучшему», – подчеркнул он.

Замглавы Росавтодора Игорь Костюченко в свою очередь рассказал о реализации федерального проекта «Дорожная сеть». Так, в 2019 году доля дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, должна вырасти до 44,1%. При этом протяженность дорог в нормативе должна составить 218 тыс. км. Доля дорожной сети городских агломераций, находящейся в нормативном состоянии, должна вырасти до 46%. Количество мест концентрации ДТП должно снизиться на 8,3% от уровня 2017 года. А доля автодорог федерального и регионального значения, работающих в режиме перегрузки, – до 10,1%.

Тем самым, по предварительным оценкам, цели проекта 2019 года будут достигнуты в полном объеме. Подтвердить это субъекты должны в рамках предоставления официальной статистической информации. Однако отдельные регионы не в полной мере выполнили намеченные планы. Это Приморский и Краснодарский края, город Севастополь, Республика Тыва, Орловская и Тверская области. В Магаданской и Амурской областях основные мероприятия проекта были выполнены, но при этом не удалось повысить долю дорог в нормативном состоянии. Кроме этого, Приморскому краю, Чувашии, Мордовии, Хакасии, Псковской и Рязанской областям, а также Красноярскому краю необходимо уделить особое внимание выполнению капиталоемких мероприятий на улично-дорожной сети своих городских агломераций. «Параметры федеральных и национальных проектов рассчитаны на основании представленной регионами информации, поэтому стартовые условия для всех субъектов одинаковые», – подчеркнул Игорь Костюченко.

Повышенное внимание в 2020 году он попросил уделить состоянию участков дорог, отремонтированных в рамках проекта: «Соблюдение гарантийных сроков и обязательств – ключевой фактор в оценке нашей работы населением. Кроме того, все мероприятия проекта должны основываться на безусловном соответствии выполняемых работ требованиям технического регламента Таможенного союза. Это обеспечит качество и надежность на весь срок эксплуатации конструктивных элементов автодорог».

Другим важным направлением работы в текущем году станет развитие интеллектуальных транспортных систем (ИТС). Распоряжением Правительства РФ от 21 декабря 2019 года № 3136–р субъектам РФ распределены иные межбюджетные трансферты на реализацию проектов, предусматривающих автоматизацию процессов управления дорожным движением в городских агломерациях. До 30 декабря 2019 года Росавтодором заключены соглашения об их предоставлении со всеми 56 регионами, реализующими такие мероприятия. Росавтодором подготовлен необходимый пакет нормативных и методологических документов для составления региональных программ внедрения ИТС, а также проработаны критерии их отбора и финансирования.

Генеральный директор ФАУ «РОСДОРНИИ» Алексей Варятченко рассказал, что уже принят в эксплуатацию и функционирует Реестр новых и наилучших технологий, материалов и технологических решений повторного применения ([www.rnnt.ru](http://www.rnnt.ru)). В него включены данные более 300 технологий, а также 162 типовые конструкции и 310 регламентирующих документов дорожной отрасли. Показатель нацпроекта – доведение в

2019 году до 10% доли госконтрактов на осуществление дорожной деятельности, предусматривающих использование новых технологий и материалов, в целом по стране перевыполнен со значением 44,8%.

Директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта **Минтранса** России Алексей Бакирей рассказал о планах на 2020–2024 гг. по обновлению в городских агломерациях подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта. Объем финансирования этой программы из федерального бюджета – 20 млрд руб. Обновление подвижного состава планируется осуществлять с применением механизма лизинга и одновременной реализации системы конкурсного отбора регионов для предоставления перевозчикам права приобретения транспортных средств. Субъекты, перевозчики которых получают право приобретения транспортных средств на условиях льготного лизинга, планируется определить до конца февраля. При рассмотрении заявок будет осуществляться экспертная оценка комплекса мер развития городского пассажирского транспорта (транспортное планирование, оптимизация маршрутной сети, переход к безналичной оплате проезда), реализуемых в регионе.

Подводя итоги, Евгений **Дитрих** напомнил, что в декабре 2019 года Правительственная комиссия по транспорту утвердила программу ремонта и строительства мостов в регионах до 2035 года. Она может быть реализована как отдельный федеральный проект в составе нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Программа включает планы ремонта 3903 аварийных мостов, 486 путепроводов и строительство 21 нового моста.

<http://transportrussia.ru/item/5398-planam-vypolnenie.html>

## **ТРАНСПОРТ РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2020.31.01; СЕРВИС, ПОСТАВЛЕННЫЙ НА РЕЛЬСЫ; О ПРОБЛЕМАХ И ПЕРСПЕКТИВАХ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В РОССИИ**

В представлении многих из нас поездки на поезде по–прежнему ассоциируются со множеством неудобств, с которыми неизбежно придется столкнуться в дороге. Плохо работающие туалеты, неадекватный температурный режим в вагонах, а также отсутствие розеток и Wi-Fi – вот далеко не полный перечень распространенных жалоб на железнодорожный сервис со стороны пассажиров. Такие вполне ожидаемые претензии они озвучили в ходе прошлогоднего опроса, проведенного сервисом путешествий Туту.ру. Но, стоит признать, за последнее время репутация железнодорожного транспорта существенно улучшилась. Внедрение современных услуг и обновление подвижного состава – кропотливая, системная работа, которая проводится железнодорожниками на протяжении ряда лет. Она приносит свои плоды, о чем свидетельствует существенный рост спроса, зафиксированный буквально во всех сегментах пассажирских перевозок. По итогам 2019 года пассажирооборот на сети ОАО «РЖД» увеличился на 3,2%. Всего были перевезены 1,2 млрд пассажиров (+ 3,4% к 2018 году), из них в дальнем следовании – 116,5 млн (+ 5,6%), в пригородном сообщении – 1 млрд 80 млн человек (+ 3,2%). Это самый высокий показатель за последние 11 лет.

Вагон–трансформер, и не только

Выступая на заседании Общественного совета при Росжелдоре, первый заместитель начальника департамента пассажирских перевозок ОАО «РЖД» Павел Бурцев сообщил о том, что в период с 2020 по 2022 год АО «Федеральная пассажирская компания» («дочка» ОАО «РЖД») обновит

1 799 пассажирских вагонов. Причем это если не считать 237 новых вагонов для пригородного движения и более 400 вагонов «Ласточки», которые начнут курсировать в Московской, Ленинградской, Калининградской, Самарской и Свердловской областях.

Прошедший год и вовсе можно назвать переломным в подходе к обновлению парка. В соответствии с инвестиционным планом ОАО «РЖД» была проведена не только закупка привычных моделей вагонов, но и их внутренняя реновация. Такие решения приняты в отношении как купейных, так и плацкартных вагонов. В частности, была представлена концепция плацкартного вагона нового поколения, в основу которого положен принцип

«трансформера», позволяющий каждому пассажиру найти свой баланс между общим и индивидуальным пространством.

В декабре 2019 года макет концепции некупейного вагона с персонализированным пространством, а также видеоролики с двумя альтернативными планировочными решениями были презентованы пассажирам на Казанском вокзале Москвы АО «ФПК» совместно с крупнейшим российским производителем подвижного состава для рельсового транспорта АО «Трансмашхолдинг» (ТМХ).

Идея первой концепции заключается в одновременном использовании привычных для плацкарта открытых купе и купе с модульными секциями – шкафами. Еще две детально проработанные концепции ТМХ представит в 2020 году: с продольной компоновкой мест и планировкой по типу «елочка», то есть с расположением спальных полок под углом к проходу. Между прочим, именно короткие спальные полки в плацкарте уже давно стали притчей во языцех, вызывая ироничные и критические замечания со стороны пассажиров. Напомним, что ныне их длина составляет 1665 мм – этих нормативов придерживаются все производители с 1997 года. Но средний рост мужчины в России составляет 178 см. Проблему призвана решить концепция с расположением полок по диагонали. За счет этого получится не только удлинить спальное место, но и создать персональное пространство.

Решение о планировке нового интерьера пассажирского вагона будет принято совсем скоро. Предполагается, что окончательный вариант нового поколения пассажирских вагонов «2023» будет создан на основе лучших идей, предложенных в трех представленных концепциях. Макеты вагонов будут продемонстрированы в регионах России, и каждый желающий сможет оставить свое мнение и высказать предложения. Затем будет сделан выбор, какие именно из представленных плацкартных вагонов будут производиться и курсировать на сети.

Ранее ФПК и Тверской вагоностроительный завод (входит в ТМХ) подписали контракт на сумму 237 млрд руб. на поставку 3730 пассажирских вагонов в течение 7 лет. Согласно контракту в 2019 году ФПК получила 525 вагонов, в том числе 48 вагонов нового модельного ряда. Долгосрочный договор разработан в соответствии с поручением Президента РФ Владимира Путина и решениями Минтранса России, а также с учетом проекта стратегии развития ФПК до 2030 года. Таким образом, ФПК планирует почти на четверть обновить существующий вагонный парк, сделав ставку на улучшение качества перевозки пассажиров.

В целом в 2019 году была реализована самая масштабная программа обновления всех типов пассажирского подвижного состава. Например, в кратчайшие сроки налажено производство рельсовых автобусов нового поколения серии РА–3, и сегодня они успешно эксплуатируются на новой инфраструктуре стандарта 1520 мм на Сахалине и в некоторых других регионах страны, к примеру, в Брянской и Орловской областях. В чем заключаются преимущества этого вида транспорта?

В первую очередь, РА–3 может эффективно использоваться для пригородных пассажирских перевозок на неэлектрифицированных участках железных дорог, оборудованных как низкими, так и высокими платформами. Это принципиально важно с учетом того, что в России почти 50% железных дорог не электрифицированы. В новой модели рельсового автобуса увеличена максимальная конструкционная скорость со 100 до 120 км/ч, улучшен интерьер салона в соответствии с современными требованиями эстетики, пожарной и санитарно–гигиенической безопасности, на 15% стало больше мест для сидения. Очень важно и то, что в большинстве типов современного подвижного состава предусмотрены места для инвалидов в креслах–колясках, подъемники для их посадки–высадки. Не стал исключением из этого правила РА–3.

Огромной популярностью у пассажиров пользуются двухэтажные поезда. Если по итогам 2018 года ими воспользовались свыше 4,5 млн пассажиров, то в прошлом году перевезены уже почти 6 млн человек.

Открываются новые маршруты. 25 декабря прошлого года между Москвой и Брянском начали курсировать дневные экспрессы «Иван Паристый», названные по имени знаменитого железнодорожника, руководившего МЖД с 1978 по 1999 год. Составы сформированы из двухэтажных вагонов последнего поколения. Ранее двухэтажные

вагоны вошли в состав поезда № 17/18 «Карелия» Петрозаводск – Москва и поезда № 51/52 «Сура» Пенза – Москва. В конце года отправились первые фирменные скорые двухэтажные поезда из Москвы в Симферополь.

Вместимость двухэтажного вагона практически вдвое превосходит плацкартный вагон. Для пассажиров, в том числе и маломобильных, созданы все необходимые условия для комфортного путешествия. Так, в составе данного поезда есть вагон со специальным купе увеличенной площади, подъемным устройством для инвалидной коляски и другими необходимыми для комфортной поездки приспособлениями. А вся информация продублирована шрифтом Брайля.

Впрочем, всегда найдутся особо придирчивые пассажиры, которые отыщут недостатки и у самых современных вагонов. Например, такой: в купейном двухэтажном вагоне почти в два раза больше мест (вместо 36 стало 64), но проводников осталось то же количество. Вызывает недовольство у некоторых и отсутствие в поезде титана, который сменил обычный электрический чайник. А кто-то подсчитал, что в обычном купейном вагоне на 36 пассажиров приходится 2 туалета (1 туалет на 18 пассажиров), а в двухэтажном на 64 пассажира – 3 туалета (или 1 туалет на 21 пассажира).

О хлебе насущном

В последнее время уровень сервиса в поездах также заметно повышается, хотя до идеала здесь пока далеко. Но, к примеру, теперь не обязательно, как раньше, брать в поездку курицу. Можно заблаговременно воспользоваться услугой предварительного выбора меню питания при оформлении билетов. До недавних пор сервис по предзаказу питания был доступен только для пассажиров первого и бизнес-классов поездов «Сапсан». Теперь такая услуга доступна и для клиентов, путешествующих в классе «Эконом плюс». Скажем, при покупке на официальном сайте ОАО «РЖД» билета в плацкарт на скорый фирменный поезд

№ 059Г «Волга» стоимостью 2035 руб. (нижнее боковое место) из Москвы в Санкт-Петербург пассажир получает возможность заказать завтрак за 205 руб. При этом на выбор предлагается стандартное, вегетарианское или детское меню. В стандартный завтрак входят омлет с сыром или рисовая каша молочная, а также кондитерское изделие и напиток.

Еще один новый сервис по доставке к поезду еды из точек общепита проезжаемых станций запустила ФПК в декабре 2019 года. Речь идет о возможности привезти в вагон еду из близлежащих ресторанов и кафе. Сейчас такая услуга доступна для пассажиров поездов, отправляющихся с Белорусского, Казанского, Павелецкого, Ярославского, Рижского, Киевского вокзалов столицы, Московского и Ладожского вокзалов Санкт-Петербурга, Московского вокзала Нижнего Новгорода. Но список ресторанов – партнеров ФПК, очевидно, будет расширяться. Кстати, заказать еду у проводника на некоторых маршрутах можно и через внутренний поездной онлайн-портал, используя соответствующее мобильное приложение.

Не менее экзотичными, нежели внедрение вендинговых автоматов с напитками и сервисов по доставке пиццы в вагон, называют россияне и некоторые другие нововведения. Так, в июне и июле прошлого года в поездах «Невский экспресс», курсирующих между Москвой и Санкт-Петербургом, в пилотном режиме использовали аромадизайн: для коридоров выбрали запах цитрусовых, для туалетных комнат – ароматы чистоты и свежести. В августе по маршруту Москва – Анапа начали курсировать поезда с детскими купе, где маленьким пассажирам предлагали игрушки и книги. Конечно, неплохо было бы распространить положительный опыт и на другие направления.

Однако если уж зашел разговор о хлебе насущном, то как тут не вспомнить весьма резонансную историю с массовым отравлением детей из Сургута в поезде, которое произошло в прошлом году. Напомним, что в летний период 60 воспитанников спортивной школы из Сургута в сопровождении пяти взрослых следовали из детского оздоровительного лагеря от станции Анапа до станции Екатеринбург-Пассажирский. В Екатеринбурге они пересели на пассажирский поезд Волгоград – Нижневартовск, на котором должны были добраться до Сургута. Вечером 22 июня после ужина в вагоне-ресторане дети почувствовали недомогание с признаками пищевого отравления. Сначала были госпитализированы двое подростков. Позже медицинская помощь понадобилась еще

шестерым детям. Один ребенок был снят с поезда в Екатеринбурге и госпитализирован в детскую горбольницу №9 с предварительным диагнозом острая кишечная инфекция. Местными следователями и Роспотребнадзором было инициировано расследование. Позднее в Уральской транспортной прокуратуре сообщили: в ходе проверки были выявлены нарушения при хранении продуктов питания у предприятия, обслуживающего вагон–ресторан.

Не случаен поэтому тот факт, что, выступая на итоговом заседании правления ОАО «РЖД», руководитель управления Федеральной службы по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека по железнодорожному транспорту Юрий Каськов вновь вернулся к этой животрепещущей теме, предложив подумать над изменением самого подхода в организации питания в поездах. Дело в том, что в настоящий момент вагоны–рестораны хоть формально и принадлежат ФПК, но сдаются в аренду другим компаниям. Эти сторонние предприятия и занимаются обслуживанием пассажиров, которые приходят поесть. Юрий Каськов считает, что нужно поработать в этом направлении, и тогда непременно можно будет достичь положительных результатов в качестве предоставляемых услуг, внедрении новых и инновационных форм приготовления блюд с уменьшением рисков для здоровья пассажиров.

Как отметил гендиректор АО «ФПК» Петр Иванов, вагоны–рестораны могут и вовсе исчезнуть в некоторых поездах дальнего следования, где они не очень востребованы. Впрочем, руководитель компании заверил, что пока они обязательно останутся в составах, занимающихся перевозкой детей. Однако и в остальных поездах дальнего следования полноценной альтернативы вагонам–ресторанам пока не найдено.

По словам председателя правления – генерального директора ОАО «РЖД» Олега Белозерова, специалисты разрабатывают новую концепцию питания пассажиров в поездах дальнего следования. Может быть, в будущем появится новый тип вагона–ресторана? Что он будет из себя представлять? Вопрос пока остается открытым...

<http://transportrussia.ru/item/5399-servis-postavlennyj-na-relsy.html>

### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; ШАМИЛЬ БАЙБЕКОВ; 2020.31.01; КАКИМ ДОЛЖЕН БЫТЬ НОВЫЙ РОССИЙСКИЙ САМОЛЕТ?; ВЗГЛЯД УЧЕНОГО НА ПЕРСПЕКТИВЫ РОССИЙСКОГО АВИАСТРОЕНИЯ**

Хорошо помнится, как во время посещения авиашоу МАКС–2011, тогда еще в качестве главы кабинета, Владимир Путин указал на необходимость создания на базе национального центра авиастроения в Жуковском исследовательского и производственного кластера отечественного авиапрома мирового уровня. «Здесь, в Жуковском, идет создание нашего национального центра авиастроения, в который войдут ведущие научные КБ и институты, опытные заводы...» – отметил он. Стал ли кластер производственным? – вопрос полемичный. Но исследовательская его составляющая сомнению не подлежит. Поэтому мнение специалистов центра, в котором в соответствии с федеральным законом формируется опережающий научно–технический задел, безусловно, вызывает неподдельный интерес. Своими представлениями о современном и будущем отечественного авиастроения поделился доктор технических наук, сотрудник проектного комплекса «Гражданская авиационная техника» НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского» Борис Нестеренко.

Чем обусловлен облик самолета?

За последние 20 лет российское самолетостроение может похвастаться двумя новыми гражданскими самолетами. Это хорошо известный и уже эксплуатируемый SSJ–100 и MC–21, который находится на этапе сертификации. Жаркие споры про плюсы и минусы, качество и конкурентоспособность этих самолетов точно не утихнут в ближайшие годы.

Тем не менее нужно отметить тот факт, что самолеты получились вполне достойные, хотя у каждого есть некоторые проблемы – их не может не быть у нового типа воздушного судна. Вопрос лишь в том, насколько быстро и эффективно разработчик самолета устраняет недостатки своей продукции. Конечно, если не было совершено фатальной ошибки при проектировании самолета и в самой бизнес–модели авиационной программы.

Успех гражданского самолета на мировом авиационном рынке определяется множеством факторов, но неоспоримым является то, что конкурентоспособный и качественный высокотехнологичный продукт, такой как самолет, можно сделать только в условиях стабильной экономики, на основе развитых технологий, опыта нескольких поколений специалистов.

То, что после развала старой системы разработки и эксплуатации гражданской авиатехники, да и вообще развала страны, был создан хотя бы один приличный самолет – уже очень большое достижение. Поэтому спасибо всем тем, кто «удержал» отрасль от тотального исчезновения. Можно ли было сделать продукт лучше при тех объемах финансирования, которые потрачены на самолетостроение за последние 10–15 лет, – вопрос риторический. Наверное, да. Но сегодня не об этом. Важнее понять, что нам нужно от авиации и чего ожидать в ближайшее десятилетие.

Самолет – это не только планер и двигатели. Это множество связанных в единое целое систем – электронных, механических, гидравлических... Это материалы, провода, смазки, краски, резинки и болтики, и все это должно быть сертифицированным, апробированным, качественно производимым и желательно еще дешевым. Поэтому и облик будущего самолета будет определяться, как это ни странно, не гениальными идеями ученых, а экономическим потенциалом государства, его транспортными потребностями и доступными технологиями, причем доступными как сегодня, так и в ближайшее десятилетие. Уровень этих технологий во многом определяет качество и будущее самолета. Все это тонко связано между собою, поэтому лишь считанные страны во всем мире могут создавать всю линейку авиационной техники. Россия пока еще в числе этих стран.

Инновационный ресурс невелик

Не хотелось бы использовать термин «инновация», потому что он давно воспринимается с ухмылкой профессиональным сообществом и давно является атрибутом любой рекламы – от шампуня до автомобиля. Про инновации мы слышим изо всех углов, при этом большинство «знатоков» не понимают и не могут объяснить, что такое инновации или инновационные технологии. Вообще, и для авиации в частности, под инновацией мы можем понимать все то, что обеспечивает неоспоримые конкурентные преимущества продукту/услуге. Ну а инновационная технология – не обязательно что-то сверхвысокотехнологичное. Иногда это может быть нестандартное применение или комбинация уже имеющихся технологий. Речь, конечно, не идет о «кукурузнике» из «наноуглеродных композитных» материалов, хотя и тут возможны разные мнения.

Вообще, инновации в авиации можно разделить на основные направления:

- новые решения в самой транспортной системе;
- решения в бизнес-модели;
- применение новых технологий для традиционной концепции авиатехники (плюс новые или усовершенствованные подходы в эксплуатации);
- инновационные решения в самом облике авиационной техники (как правило, результат развития технологий и их доступности для авиации).

При этом успех конечного авиационного продукта (авиационной техники) неизменно определяется простыми требованиями, такими как востребованность на рынке авиационных транспортных услуг; приемлемая цена и доступные финансовые инструменты; эффективность эксплуатации, в том числе доступность послепродажного обслуживания и сервисных услуг.

Желательно хотя бы потенциальное наличие вторичного рынка. Очень важной также является возможность этого продукта удовлетворять ожидаемым в будущем требованиям (по безопасности, экологичности).

Поэтому сегодня задача научных и инженерных организаций и сообществ – выявить наиболее перспективные направления развития технологий (следовательно – развития научного базиса для создания этих технологий) и варианты их применения в разработке востребованного высокотехнологичного продукта.

На текущий момент усовершенствованные технологии в авиации не позволяют перейти на качественно новый уровень. Кроме того, совершенствование существующих технологий связано с огромными затратами при ограниченном влиянии на общую эффективность

продукта. При этом среди разработчиков и владельцев этих технологий уровень конкуренции очень высокий. На рисунке для иллюстрации приведены пределы, на какой процент можно повысить эффективность наиболее современного в техническом плане самолета.

На мировом авиационном рынке наиболее ценными будут технологии, которые делают более эффективными магистральные и региональные перевозки. Это связано и с глобализацией, плотностью и доступностью авиаперевозок в мире.

Соразмерять новые технологии и риски

Для России хотелось бы обратить внимание на другой сегмент. Это местное воздушное сообщение. Ввиду протяженности страны и отсутствия требуемого наземного транспортного сообщения местные воздушные линии являются иногда единственной возможностью связать удаленные и труднодоступные области, давая возможность им развиваться.

Для решения подобной задачи нужна воздушная техника, которая бы смогла удовлетворить требования по простым критериям:

- вместимости, дальности и скорости перевозок;
- стоимости перевозок и обслуживания;
- уровню безопасности полетов;
- расширенным условиям базирования;
- всепогодности;
- упрощенной подготовки пилотов.

В свое время в СССР, по моему мнению, был разработан прекрасный на тот момент самолет Ан-28. Он как раз и должен был связать наши отдаленные области, предоставив возможность жителям не отрываться от цивилизации. Но он был спроектирован и создан на основе технологий, доступных более 60 лет назад. Тем не менее основные конструкторские решения актуальны и сегодня. Вопрос в том, насколько эффективнее мог бы стать этот облик с применением современных технологий, или с учетом всех преимуществ современных достижений, этот облик станет другим?

Дополнительно к указанным ранее критериям успеха давайте рассмотрим технические требования к этому самолету для местных авиалиний. Проанализировав потребные маршруты и частоту перевозок, среднее количество пассажиров и т. д., можно упрощенно сформулировать основные качества такого нужного стране воздушного судна:

- возможность базирования на коротких малоподготовленных площадках с минимальными ограничениями по погодным условиям;
- всепогодность, устойчивый и управляемый полет до углов атаки более 30°;
- существенное увеличение скорости (до 600 – 700 км/час);
- высокая надежность и безопасность.

На основе многолетнего опыта, и имея представление о существующих вариантах облика таких самолетов, условный разработчик должен вместе с авиационными специалистами по разным направлениям (планер, двигатель, системы, аэродинамика, прочность, технология производства и т. д.) проработать множество решений, исходя из достижимости предполагаемых характеристик, предложить техническую концепцию. И эта концепция должна максимально эффективно использовать преимущества доступных (или доступных в ближайшее время) технологий, учитывая и риски реализации этих технологий, и их возможное отрицательное взаимное влияние.

В чем может быть отрицательное влияние? Простой пример. Казалось бы, если сделать равнопрочную конструкцию из металла и композита, то преимущества композитного варианта очевидны. Но это не совсем так. Даже совсем не так. Во-первых, очевиден выигрыш при определенной размерности. Как только дело доходит до особенностей эксплуатации, ожидаемый выигрыш, например, из условий прочности, может резко снизиться. А что, если происходит повреждение конструкции? Вопросы ремонтпригодности быстро минимизируют казавшиеся очевидными плюсы композитной конструкции. А потом включается цена на производство.... И может случиться так, что изначально ожидаемый выигрыш в весе и, как следствие, экономия денег из-за снижения расходов топлива перекрылись денежными затратами за весь цикл эксплуатации самолета. Будущее за электротягой

Давайте теперь посмотрим, какой может быть техническая концепция самолета местных воздушных линий. Вот перечень решений, которые определяют будущий облик:

- стреловидное крыло малого удлинения ( $\lambda \approx 3 \dots 5$ ) с передним и задним наплывом;
- интеграция крыла с наплывами и фюзеляжем;
- применение струйных закрылков при использовании малоразмерных электровентиляторных двигателей, расположенных на верхней поверхности закрылков;
- отклонение вектора тяги линейки электровентиляторных двигателей;
- гибридная силовая установка из блоков электровентиляторных двигателей с питанием от энергетической установки;
- энергетическая установка, состоящая из электрогенератора с приводом от турбовального двигателя и блока аккумуляторных батарей;
- топологическая оптимизация силовой конструкции планера;
- возможность применения колесно–лыжного шасси.

Если обратили внимание, электрические технологии не раз упомянуты среди технических решений. В настоящее время переход к электрической тяге для летательных аппаратов рассматривается как наиболее перспективное решение для экологически чистого малозумного транспорта, который должен быть еще и эффективным в части эксплуатации. В ближайшей перспективе вряд ли получится создать такой самолет, но усилия мирового научного сообщества направлены на то, чтобы к 2030–2035 году разработать и начать эксплуатацию самолета с электрической или гибридной силовой установкой вместимостью до 50 пассажиров.

С учетом развития таких технологий вот как может выглядеть перспективный самолет для местных воздушных линий. Это всего лишь один из вариантов, предложенный коллективом ученых НИО–10 ЦАГИ на основе своего многолетнего опыта работы.

Для иллюстрации облик этого самолета схематично представлен на рисунке ниже в сравнении с известным Ан–28:

- Длина разбега и пробега – 250 м;
- Эксплуатация без ограничений по погоде;
- Скорость – 600 км/час;
- Дальность – 2000 км;
- Взлетная масса – менее 8,6 т;
- Полезная нагрузка – более 1,5 т.

Даже в такой непривычной на первый взгляд компоновке рассмотрено применение инновационных технологий, направленных на следующие усовершенствования:

- повышение топливной эффективности за счет компоновки самолета и применения гибридной силовой установки;
- повышение весовой эффективности и ресурса за счет внедрения гибридных материалов (металло–композитных) и топологически оптимизированной (бионической) конструкции;
- улучшенная управляемость за счет применения современного авиационного бортового оборудования, адаптивных систем планера и активного управления обтеканием (плюс отклонение вектора тяги);
- повышенный комфорт для пассажиров в полете за счет снижения уровня шума внутри салона (плюс активное погашение шума), управления нагрузками;
- повышенная безопасность за счет применения систем мониторинга состояния конструкции, усовершенствованных материалов, систем технического зрения.

Это всего лишь взгляд на то, каким может быть завтрашний самолет. Иногда концепция остается на бумаге, и по ряду причин у менее технологичного и не сильно качественного варианта может оказаться более перспективное будущее.

<http://transportrussia.ru/item/5401-kakim-dolzhen-byt-novyj-rossijskij-samolet.html>

## ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЛЮДМИЛА ИЗЬЮРОВА; 2020.31.01; ДЖИННА ПОД МЫШКОЙ НЕ УДЕРЖАТЬ; ПОМОЖЕТ ЛИ BIM ШИРОКО ПРИМЕНЯТЬ КОНТРАКТЫ ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА?

Технологии информационного моделирования стали одной из самых популярных тем в информационном пространстве в ушедшем году. Она не потеряет актуальности и в 2020 году хотя бы потому, что BIM становится неременным атрибутом в новой парадигме государственной контрактной системы, а точнее, при реализации контрактов жизненного цикла. Почему эти два понятия все чаще упоминаются в едином контексте? Какие цифровые сервисы нужны в России при реализации КЖЦ? Об этом шла речь на специализированной конференции, организаторами которой выступили **Минтранс** России, АНО «Институт исследований и экспертизы Внешэкономбанка», ФАУ «РОСДОРНИИ», Аналитический центр при Правительстве РФ.

С позиций будущего

Контракты жизненного цикла (КЖЦ) подразумевают, что дорожная подрядная организация должна не только построить объект, но и обеспечить его долгосрочную эксплуатацию. Подобные контракты начали заключаться в России с 2010–х годов на срок от трех лет на выполнение работ по содержанию автодорог. К 2013 году «пробные» договоры успешно завершились, и позднее их стали заключать уже на пять с половиной лет. Сейчас власти говорят о большом потенциале применения КЖЦ в строительстве инфраструктурных объектов в разрезе существующей нормативной базы, и в частности национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Так, паспортом нацпроекта предусмотрена разработка оптимальных форматов КЖЦ, ориентированных на повышение качества и снижение совокупной стоимости дорожных работ.

Конечно, БКАД в первую очередь направлен на ремонт автомобильных дорог, тогда как КЖЦ подразумевают проекты, которые запускаются «с нуля». Тем не менее увеличение объема работ, выполняемых на принципах КЖЦ, является важным целевым показателем выполнения нацпроекта: по данным **Минтранса** России, на начало ноября 2019 года доля КЖЦ составляла 8,6% от общего числа новых заключенных госконтрактов и продолжает увеличиваться.

Своеобразной вехой ушедшего, 2019 года стала разработка проекта постановления Правительства РФ «О Правилах заключения контрактов жизненного цикла и о внесении изменений в постановления Правительства РФ в целях совершенствования механизма обеспечения государственных и муниципальных нужд путем заключения контрактов жизненного цикла». Документ нацелен на введение регламентов процедуры заключения КЖЦ и формирования их начальной цены. В частности, они допускают возможность учета в КЖЦ, кроме проектирования, строительства, ввода в эксплуатацию и самой эксплуатации объектов, еще и цены их будущей реконструкции. Это принципиально новое положение, которое так или иначе повлияет на рынок дорожных подрядных работ.

Кроме того, **Минтранс** России доработал Концепцию внедрения системы управления жизненным циклом объектов капитального строительства с использованием технологий информационного моделирования в РФ. Согласно этому документу все нормативные и технологические основы должны быть внедрены до 2023 года, сообщил ведущий советник Аналитического центра при Правительстве РФ Маджит Гусейнов. Концепция разработана экспертами профильного ведомства совместно с другими заинтересованными органами исполнительной власти, общественными и бизнес-объединениями и будет представлена профессиональному сообществу в начале 2020 года. «До 2024 года мы должны начать реализовывать проекты в рамках КЖЦ, – подчеркнул директор департамента государственной политики в области дорожного движения **Минтранса** России Григорий Волков. – Ряд проектов, которые мы готовы реализовывать с использованием BIM-технологий, разработаны Росавтодором и Государственной компанией «Автодор». Наша задача – за следующие два года апробировать существующие решения, получить обратную связь и выстроить модель, которая будет массово реализовываться в дальнейшем».

BIM для КЖЦ

Тема BIM–технологий неспроста возникает в контексте КЖЦ. На практике доказано, что BIM это реальный инструмент повышения качества разработки проектной документации и снижения затрат на этапе строительства и эксплуатации инфраструктурных объектов. В целом BIM позволяет свести к нулю возможные коллизии и риски стройки в целом, что является неременным условием в реализации проектов строительства объектов инфраструктуры с частными инвестициями. В международной практике КЖЦ классифицируют как одну их форм ГЧП, в России подобные контракты – преимущественно зона государственного заказчика. В рамках такого формата частный партнер осуществляет за свой счет проектирование, строительство и эксплуатацию объекта инфраструктуры, а государство, как публичный партнер, оплачивает оказанные работы и услуги на определенных условиях. При этом сумма на ремонт и содержание участка автомобильной дороги или иного объекта инфраструктуры зависит от того, насколько качественно выполнено проектирование.

Несмотря на все преимущества BIM–технологий, в КЖЦ дорожной отрасли в России они почти не используются. Существующие цифровые сервисы на основе информационного моделирования ориентированы лишь на отдельные виды работ (мониторинг и контроль состояния дорог, строительства зданий, движения техники и т. д.). «КЖЦ еле-еле вползают в нашу жизнь в связи с тем, что действующее законодательство противоречит подобным форматам», – рассказала директор по исследованиям в области строительства и жилищно–коммунального хозяйства НИУ ВШЭ Ирина Кузнецова. В частности, в сегменте дорожного строительства возможность заключения контракта жизненного цикла определена ФЗ №44, однако формулировки КЖЦ для дорожной отрасли там нет.

«Сейчас в России КЖЦ в дорожном строительстве – это не контракты государственно–частного партнерства, как в международной практике, а торги по ФЗ №44, что сильно затрудняет работу всех участвующих», – согласна заместитель директора АНО Института Внешэкономбанка Юлия Зворыкина. Она добавила, что пока не существует и методологии применения BIM для линейных объектов. Дело в том, что для автомобильных дорог, железнодорожных линий и других подобных сооружений необходимо вычислить их динамические характеристики еще до начала проектирования. Это очень сложно: такие прогнозы для 30 лет жизненного цикла объекта не делает никто. Напомним, КЖЦ подразумевают, что минимум 12 лет (это межремонтный срок капитального ремонта автомобильной дороги) цена, которую будет выплачивать заказчик, останется фиксированной. За это время могут возникать обстоятельства, ведущие к дополнительным затратам подрядчика. Есть и другие риски для подрядчика, например, возможность расторжения контракта заказчиком в одностороннем порядке, что лишает исполнителя гарантий компенсации понесенных расходов и потерь.

## Цифровые библиотеки

Есть и экономические проблемы внедрения BIM в дорожном строительстве. Сегодня компании просто не имеет смысла затеваться с цифрой, если она выполняет единичные контракты. «Выстраивать сложный цикл управления с помощью BIM можно только тогда, когда это управление находится на потоке, – объяснила Ирина Кузнецова. – Если же организация несколько лет возводит только один объект, то издержки на создание информационной модели и управление ею съедают весь бюджет». Всем компаниям будет выгодно использовать BIM только тогда, когда в России появится полноценный рынок библиотек документации (данных). Крупные компании, которые создали и хранят BIM–модели стандартного образца, смогут торговать этими продуктами в виде коробочных решений к привязке к объектам. А мелким компаниям легче купить эти библиотеки, а не «сочинять» их собственными силами. В Европе и Америке подобный сегмент рынка уже складывается.

Ряд экспертов полагают, что для интеграции КЖЦ в систему госзакупок всех уровней и субъектов РФ целесообразно проработать вопрос о создании так называемой специализированной цифровой площадки, в том числе сценарий включения таких площадок в действующую систему торгов. Так, директор по экспертно–аналитической деятельности ФАУ «РОСДОРНИИ» Екатерина Попова уверена, что «необходимо перейти от ситуации разрозненных данных к ситуации, когда данные по объекту представляют из себя единственный источник информации». И если в рамках существующих отношений

это невозможно, то в рамках КЖЦ – вполне. На подобной специализированной площадке будут сконцентрированы данные о всех дорожных проектах, там же можно будет получить оценку этих проектов, произвести моделирование жизненного цикла автодорог. Подобные электронные площадки в сфере бесшовного сопровождения контрактов (от создания до заключения, включая все согласительные процедуры) успешно внедряются за рубежом. Они позволяют сократить сроки выбора подрядчика и подписания контракта, снизить сопутствующие расходы, количество вовлеченного персонала. И, что не менее важно, можно получать статистические данные о ходе реализации контракта и анализ результатов в режиме реального времени с любого устройства с доступом в Интернет. Но это за рубежом. В России пока подобные инновации вызывают слишком много вопросов даже у профессионалов: кто отвечает за создание подобных цифровых ресурсов? Кто проверяет достоверность этих данных и кто осуществляет их хранение? Мало кто в России может ответить на эти вопросы хотя бы потому, что специалистов в данной сфере мало, да и транспортное образование не готово к этому новому вызову.

Слово практикам

Пока законотворцы и методологии спорят о движущей силе BIM в КЖЦ, практики оценивают ситуацию куда более сдержанно. «Мы можем засвидетельствовать, что BIM еще не проник в строительство: те, кто строят, и те, кто контролируют качество строительства, как и прежде, опираются на свой многолетний опыт и используют бумагу, карандаш и мелок», – рассказал первый заместитель генерального директора ООО «Мобильные решения для строительства» (занимаются внедрением BIM) Алексей Мусинский. По его словам, дорожное строительство – гораздо более консервативная отрасль, чем промышленно–гражданское строительство (ПГС). В связке «производители информации – оцифровщики – потребители информации» слабое звено сейчас – это самый низкий уровень. То есть внедрение цифровых инструментов на уровне специалистов, которые занимаются сбором информации непосредственно на объектах.

Пока обмен данными по–прежнему происходит посредством телефонной связи, в лучшем случае используются такие средства коммуникации как Viber и WhatsApp. Инженер строительного контроля при приемке строительных работ фиксирует на каком–либо носителе в лучшем случае 20–30%, а в худшем – лишь 10% всех выявленных замечаний просто потому, что у него физически не хватает на это времени. Это приводит к тому, что руководитель компании имеет дело не с объективной информацией, а с искаженной. Например, инспектору кажется, что неправильно смонтированная балка – это важный фактор, а мусор на строительной площадке – нет. И он не фиксирует это в отчете. Но если завтра на объект придет проверка, то мусор внезапно тоже станет проблемой.

«В ПГС, действительно, все проще, потому что девелоперы проектируют, строят и эксплуатируют объект собственными силами. А дорожно–строительная организация работает с уже готовым проектом, – объяснил начальник управления повышения операционной эффективности Группы компаний «АВТОБАН» Евгений Коршунов. – Ключевое отличие площадных объектов от линейных заключается в том, что в первых есть четкая последовательность этапов строительства (условно говоря, фундамент, стены, крыша), в линейных такого нет. Мы можем построить сначала последний этап объекта, потом – первый. Здесь возникает целый ряд проблем при выборе софта, который мы используем для календарно–сетевого планирования, в том числе в BIM». К тому же есть и другие ограничения: более длительные сроки для отведения земель под строительство участка автомобильной дороги, перенос коммуникаций и т.д.

Напомним, в настоящее время АВТОБАН выполняет концессионное соглашение на строительство IV пускового комплекса Центральной кольцевой автомобильной дороги (период строительства 2018 – 2021 годы). «Мы встречались с коллегами и поняли, что «линейщики» сильно отстают в BIM, потому что просто не видят в этом смысла», – поделился информацией Евгений Коршунов. По его словам, на сегодняшний день в России нет ни одного случая создания полноценной эксплуатационной модели автомобильной дороги (кроме единственного участка Западно–скоростного диаметра в Санкт–Петербурге). Речь идет о том, когда в одной цифровой модели собраны характеристики всего оборудования, которое находится на дороге, данные о поставщиках, гарантийных сроках элементов и оборудования и т. д. Он привел пример Германии, где за

создание и хранение информационной модели платит государство, поскольку именно оно является эксплуатационным собственником объекта. «В России компании внедряют BIM за счет внутренних резервов, а это дорогое удовольствие», – резюмировал представитель компании.

Кому это нужно?

Президент НОЦ «БИСКИД» Владимир Малахов уверен, что в настоящее время в России BIM не нужна никому из участников инвестиционно–строительного процесса, кроме самого собственника объекта. Проектировщик, генподрядчик и техзаказчик нацелены на увеличение собственной прибыли, и они не станут тратить дополнительные средства. Единственный интересант – это владелец объекта, которому нужно построить его с оптимальным соотношением «цена – качество – стоимость эксплуатации и владения». По логике он и должен создавать информационную модель. А всех подрядчиков лишь допускать к работе с ней в рамках контракта жизненного цикла. Заказчик может также делегировать функции создания BIM–модели специальной организации–оператору. При этом оператор должен не просто хранить информационную модель, но и постоянно актуализировать ее. Ведь через десять лет ее просто невозможно будет открыть из–за устаревания программного обеспечения, и цена этой информационной модели будет равна нулю. «Это целая методология управления данными, которая должна быть, по идее, заложена в концепцию и стратегию развития отрасли», – полагает Владимир Малахов.

Он также призывает профессионалов объективнее смотреть на суть проблемы. По его словам, единственный эффект от внедрения BIM не связан с сокращением сроков проектирования или удешевлением строительства. На практике эффективность достигается только на этапе эксплуатации и может достигать 15–45% сокращения стоимости владения объектом недвижимости. Эксперт делает вывод: прежде, чем использовать BIM в КЖЦ, надо установить своеобразное экономическое обоснование. Как только все участники инвестиционно–строительного процесса поймут выгоды внедрения информационной модели, так сразу будет понятен ее объем и стандарты ее создания. Более того, необходимо пересмотреть сами подходы к методологии BIM, уверен эксперт. Он приводит аналогию: никому не нужна информационная модель отдельного здания. Она ценна лишь в контексте анализа процессов, происходящих в городе (транспортные и пешеходные потоки, расположение инженерных сетей и т. д). Так же и с автомобильными дорогами: сама по себе информационная модель одного участка трассы ничего не даст. Ведь рабочие подрядной организации по содержанию и без того знают ее как свои пять пальцев. Нужна общая информационная база всех транспортных путей страны. А функции единого транспортного оператора может выполнять Минтранс России или тот же Аналитический центр при Правительстве РФ, чтобы максимально эффективно управлять дорогами на всех этапах жизненного цикла, а не просто для того, чтобы их ремонтировать. Кому–то покажется, что эксперты слишком форсируют события, однако сами профессионалы отрасли так не думают. Евгений Коршунов из Группы компаний «АВТОБАН» уверен, что «вектор движения уже сформирован и понятен для участников дорожно–строительного рынка». А Ирина Кузнецова из НИУ ВШЭ даже обозначает конкретные сроки перехода стройки на новые цифровые рельсы. Она вспомнила выражение «Джинна под мышкой не удержат» и утверждает, что BIM в России станет безусловным императивом в строительстве, в том числе дорожном, не в перспективе десяти лет, а уже через три года.

<http://transportrussia.ru/item/5400-dzhinna-pod-myshkoj-ne-uderzhat.html>

## **КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.03.02; НОМЕРАМ ПРИБАВЯТ ЦИФР; МВД ВВОДИТ НОВЫЕ КОМБИНАЦИИ В КОДЫ РЕГИОНОВ ДЛЯ ГОСЗНАКОВ**

Подразделения ГИБДД РФ разрешат выдавать номера с трехзначными кодами регионов, начинающимися с цифр 2, 3, 4, 5, 6, 8 и 9. Соответствующие изменения вносятся в приказ МВД. В Москве, к примеру, автомобилисты смогут получить номер 677 или 999, в Екатеринбурге — 666, Алтайском крае — 222. Сегодня действует ограничение: трехзначный код может начинаться только с 1 или 7. Это правило отменят, чтобы увеличить число возможных комбинаций госрегистрационных знаков (ГРЗ).

МВД опубликовало на [regulation.gov.ru](http://regulation.gov.ru) проект изменений в ведомственный приказ №766 2017 года «О государственных регистрационных знаках транспортных средств». В текущей его редакции говорится, что первыми цифрами в трехзначном коде региона могут быть только 1 и 7. Ограничение будет снято. Например, в Москве можно будет выдавать номера с кодом 497 или 999, в Санкт-Петербурге — 278 или 878, в Татарстане — 616, Омской области — 555, в Свердловской области — 666, в Алтайском крае — 222 и т. д.

Пояснительной записки к документу нет, но, по данным “Ъ”, идея МВД заключается в расширении номерных емкостей.

Проблема с нехваткой номеров возникла впервые в Москве в 1998 году, когда в столице закончилась 77-я серия и ввели 99-ю. В 2002 году ввели код 97, в 2005 году — 177. В 2007 году, как сообщал “Ъ”, производители номеров предлагали изменить ГОСТ, добавив еще один символ (это давало дополнительно 20 млн комбинаций), но в МВД идею не поддержали. В 2010–2012 годах в ГИБДД думали вообще отказаться от номера региона, но и эта инициатива в итоге не была воплощена в жизнь.

Новый приказ может привести к росту цен на номера как для рядовых граждан (например, при изготовлении дубликатов), так и для госзаказчиков, считает глава Союза производителей госрегзнаков транспортных средств Людмила Шерстнева.

Действующее ограничение вводилось не просто так, пояснила она “Ъ”: при производстве номера символы на нем выдавливаются на специальном станке. Если наносится трехзначный код, то цифры 1 или 7 при выдавливании соприкасаются с рантом (полосой, отделяющей поле с кодом региона) в одной точке: в этом случае эластичности алюминия хватает, чтобы «растянуться». При нанесении, к примеру, тройки или восьмерки, точек будет уже больше, металл будет либо «выдираться», либо гнуться, считает госпожа Шерстнева. Придется использовать более толстую заготовку: сейчас можно применять толщиной 0,9 мм, потребуется переходить на 1 мм. «Затраты на алюминий для нас увеличатся примерно на 10%, что автоматически увеличит цену и самого знака»,— говорит она. «Для того чтобы в коде региона в качестве первой цифры применялась, кроме 1 и 7, другая цифра, нужно убирать рант,— говорит гендиректор компании «Буборг» (один из поставщиков номеров для МВД) Светлана Тепцова.— ГРЗ потеряет жесткость, а это плохо. ГОСТом это не предусмотрено».

Производители лукавят»,— говорит высокопоставленный источник, знакомый с разработкой проекта приказа: в МВД уже провели замеры, показавшие, что в коде региона помещается 444 (4 — самый широкий символ), проблем при внедрении нового приказа не будет.

Большинство регионов до сих пор не исчерпали двузначные емкости, а в тех, где применяются трехзначные, еще есть свободные номера, считает Светлана Тепцова: «По моим оценкам, еще минимум три года можно ничего не менять». Даже в самой загруженной транспортом Москве до сих пор много свободных номеров ранее выдававшихся серий (99, 77, 177 и т. д.), добавляет Людмила Шерстнева. «Их можно выдавать снова, просто нужно провести их инвентаризацию»,— говорит она. В столице, по данным ГИБДД, на учете стоит около 4,7 млн транспортных средств, для которых в теории достаточно всего четырех кодов (каждый дает 1,78 млн комбинаций). «При необходимости также можно задействовать коды 191, 791, 794, 194, 188, 788, которые ни в одном регионе не используются,— добавляет Людмила Шерстнева.— Свободных сочетаний еще много».

«Вводить новые коды регионов, на мой взгляд, более правильное решение, чем использовать освободившиеся ГРЗ из старых серий,— считает член технического комитета «Безопасность дорожного движения» при Росстандарте, коллекционер автономеров Петр Шляхин.— Вести учет и постоянно актуализировать базы свободных номеров технически сложно — часть из них, например, могли объявить в розыск. Для ГИБДД сразу проще ввести в оборот новый код региона».

С 1 января 2020 года, напомним, в силу вступил закон «О государственной регистрации транспортных средств», теперь граждане при покупке авто могут получить номер с кодом только того региона, где зарегистрированы. Минэкономики, в свою очередь, уже подготовило проект постановления правительства, которое позволит автовладельцам за

повышенную госпошлину (от 50 тыс. до 600 тыс. руб.) выбирать любой номер для своего авто. Нововведение вступит в действие с 1 января 2021 года.

<https://www.kommersant.ru/doc/4241529#id1354195>

## **ИНТЕРФАКС; 2020.01.02; ТАРИФ «ПЛАТОНА» С ФЕВРАЛЯ ПОВЫШЕН С 2,04 ДО 2,2 РУБ./КМ**

Тариф госсистемы взимания платы с большегрузов за проезд по федеральным дорогам «Платон» планомерно проиндексирован с 2,04 до 2,2 рубля за километр с 1 февраля.

Согласно прошлогоднему июньскому постановлению правительства РФ, с 1 февраля 2021 года тариф будет повышен до 2,35 руб./км. Далее индексация будет проводиться с 1 февраля каждого календарного года на размер годовой инфляции.

За полгода до индексации тарифа системы «Платон» **Росавтодор** на основании прогноза будет публиковать величину индексации, чтобы рынок заранее мог к этому подготовиться. Если реальная инфляция будет сильно отличаться от прогнозной, в следующем периоде будут вноситься соответствующие поправки.

Кроме того, **Росавтодор** по поручению **Минтранса РФ** будет публиковать фактический новый тариф системы «Платон» за 2-3 недели до его изменения.

Так, до 20 июля 2020 г. **Росавтодор** разместит предварительную информацию о размере платы за использование федеральных дорог с 1 февраля 2021 г. «Фактический тариф будет известен в период с 10 по 20 января 2021 г. после расчетов Росстатом индекса потребительских цен. В будущем данный порядок информирования грузоперевозчиков будет проводиться ежегодно», - сообщало ранее министерство, отмечая, что программа предсказуемости индексации тарифа госсистемы «Платон» проработана совместно с грузоперевозчиками.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20200201/1564132722.html>

<https://tass.ru/ekonomika/7660691>

## **РИА НОВОСТИ; 2020.31.01; ТУРЧАК: ЗАКОН О ЗАПРЕТЕ ВЫСАДКИ ДЕТЕЙ ИЗ ТРАНСПОРТА ПРИМУТ ВСЕ РЕГИОНЫ**

Закон о запрете высадки детей из общественного транспорта будет принят во всех регионах, заявил секретарь генсовета "Единой России", вице-спикер Совфеда Андрей Турчак на встрече с молодыми врачами в Нижнем Новгороде.

Секретарь регионального партотделения, губернатор Нижегородской области Глеб Никитин рассказал, что соответствующий закон был поддержан депутатами заксобрания Нижегородской области.

"Во всех регионах эти законы будут приняты, во всех без исключения", - цитирует Турчака сайт партии.

Координатор партпроекта ЕР "Безопасные дороги", депутат Госдумы Владимир Афонский ранее рассказал, что с наступлением морозов выросло количество обращений в "Единую Россию" о случаях высадки детей из общественного транспорта на мороз, далеко не всегда на остановках. По его словам, сегодня этот вопрос регулируется региональными нормативными актами, и только в нескольких субъектах принят документ, запрещающий высаживать безбилетных детей на мороз. Афонский сообщил, что партия обратилась к главам регионов, фракциям ЕР в законодательных собраниях с требованием "в кратчайшие сроки принять соответствующие регламенты и постановления".

<https://ria.ru/20200131/1564100041.html>

На ту же тему:

<https://www.interfax.ru/russia/693525>

<https://www.pnp.ru/politics/turchak-zakon-o-zaprete-vysadki-detey-iz-transporta-primut-vo-vsekh-regionakh.html>

<https://www.mk.ru/social/2020/01/31/v-rossii-zapretyat-vysazhivat-detey-iz-obshchestvennogo-transporta.html>

[https://radiokp.ru/obschestvo/dorogu-detyam-vo-vsekh-regionakh-rossii-zapretyat-vysazhivat-shkolnikov-iz-avtobusa-za-bezbiletnyy\\_nid10106\\_au2168au](https://radiokp.ru/obschestvo/dorogu-detyam-vo-vsekh-regionakh-rossii-zapretyat-vysazhivat-shkolnikov-iz-avtobusa-za-bezbiletnyy_nid10106_au2168au)

<https://ren.tv/news/v-rossii/655287-detei-zapretiat-vysazhivat-iz-transporta-za-bezbiletnyi-proezd>

<https://360tv.ru/news/obschestvo/vse-regiony-rossii-zapretjat-vysazhivat-iz-transporta-detej-zajtsev/>

<https://russian.rt.com/russia/news/713849-zapret-vysadka-deti-transport>

[https://piter.tv/event/Zakon\\_o\\_zaprete\\_visadki\\_detej\\_iz\\_transporta\\_primut\\_vse\\_regioni/](https://piter.tv/event/Zakon_o_zaprete_visadki_detej_iz_transporta_primut_vse_regioni/)

## **ИНТЕРФАКС; 2020.31.01; СИСТЕМУ ОПЛАТЫ ПРОЕЗДА НА ЦКАД ЗА 5,1 МЛРД РУБ. СОЗДАСТ "КАЗАНЬ-ТЕЛЕМАТИКА" ИГОРЯ РОТЕНБЕРГА**

ООО "Казань-Телематика" Игоря Ротенберга стало победителем конкурса на создание за 5,11 млрд рублей инфраструктуры для системы безбарьерной системы оплаты проезда на строящейся в Подмосковье Центральной кольцевой автодороге (ЦКАД), следует из материалов портала госзакупок.

Соответствующий конкурс проводило ООО "Единый оператор ЦКАД". По данным ЕГРЮЛ, содержащимся в "СПАРК-Интерфакс", компания на 99% принадлежит ООО "Автодор-Инфраинвест" (100%-процентная "дочка" госкомпании "Автодор"), на 1% - оператору "Платона" (ООО "РТ-Инвест Транспортные системы, РТИТС), 23,5% которого владеет Игорь Ротенберг.

Максимальную цену контракта заказчик определил в 5,367 млрд руб.

Из содержащегося в закупке техзадания следует, что интеллектуальная транспортная система (ИТС) ЦКАДа включает установленное на дороге оборудование различного назначения (от регулирования потоков и обеспечения безопасности до взимания платы и т.д.) и комплекс программных решений и оборудования для обработки информации с инфраструктуры ЦКАД.

Предполагается, что в составе единой ИТС будет создан ряд подсистем: мониторинга параметров транспортных потоков, выявления инцидентов, информирования участников дорожного движения, управления движением (АСУДД), метеомониторинга, видеонаблюдения, диагностики эксплуатации технических средств, электроснабжения, обеспечения информационной безопасности, взимания платы "свободный поток", а также подсистема связи и передачи данных.

В техзадании уточняется, что работы будут выполняться на первом пусковом комплексе ЦКАД от трассы М-4 "Дон" до дороги М-1 "Беларусь" (ПК-1, 118,8 км), ПК-3 от М-10 до М-7 "Волга" (105,3 км), ПК-4 от М-7 до М-4 (96,5 км), ПК-5 от поворота ЦКАД в обход Наро-Фоминска до М-10 (87,7 км).

Строительство ЦКАДа началось в 2014 г., сроки неоднократно переносились. В конце июня 2019 г. правительство РФ продлило срок до 2021 г. (завершение изначально планировалось в 2019 г.). Начало фазы эксплуатации дороги сдвинуто на 2020 год.

Также скорректирована общая стоимость проекта. Распоряжением кабинета министров она установлена в объеме 315,864 млрд руб. вместо 313,27 млрд руб. ранее. При этом, как следует из текста документа, дополнительные средства будут привлечены от инвесторов проекта, а также из собственных средств его инициатора - госкомпании "Автодор".

На ту же тему:

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/sistemu-bezbarernej-oplaty-proezda-po-ckad-sozdast-kazan-telematika-za-51-mlrd-rub>

## **ИНТЕРФАКС; 2020.31.01; МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ РАЗРАБОТАЛО ПРОЕКТ ПРАВИЛ АККРЕДИТАЦИИ ОПЕРАТОРОВ ТЕХОСМОТРА, ЦБ И РСА ВЫСТУПИЛИ ЗА ДОРАБОТКУ ЭТОГО ПОРЯДКА**

Банк России подготовил замечания к разработанному Минэкономразвития проекту правил аккредитации операторов техосмотра (ТО) и порядка подтверждения ими соответствия требованиям такой аккредитации, сообщил "Интерфаксу" источник на страховом рынке, знакомый с проектом ведомства и отзывом на него регулятора.

По его словам, "Минэкономразвития в проекте правил аккредитации операторов ТО предложило новшество - создать специальную апелляционную комиссию при Российском союзе автостраховщиков (РСА), куда можно направлять жалобы на решения РСА в сфере

аккредитации операторов ТО". В комиссию, по замыслу авторов документа, должны входить представители федеральных органов, в том числе Банка России, **Минтранса**, Минэкономразвития. Положения нового закона о техосмотре, которые вступают в силу летом этого года, формирования подобной комиссии не предусматривают, отметил источник.

Согласно проекту правил аккредитации операторов ТО, подготовленных Минэкономразвития, РСА принимает решения, в том числе, об отказе от выдачи аттестата оператору ТО, о его аннулировании или приостановлении действия аттестата, о его переоформлении или выдаче дубликата оператору. Кроме того, РСА имеет право проведения документальных или выездных проверок операторов ТО. Оспорить решение РСА можно будет в апелляционной комиссии, созданной при союзе.

"В своих замечаниях к проекту документа ЦБ отмечает, что мер воздействия на РСА в случае оспаривания решений союза по аккредитации или отказам в правилах не содержится", - сказал источник "Интерфаксу". Кроме того, регулятор считает излишним включение своего представителя в такую комиссию наряду с представителями других федеральных ведомств. ЦБ и так контролирует деятельность РСА в части аккредитации операторов ТО, согласно законодательству, добавил он.

Согласно замечаниям, направленным ЦБ в Минэкономразвития, регулятор предлагает продолжить дискуссию о разработке правил аккредитации операторов техосмотра. "Проект документа о порядке аккредитации операторов ТО требует дополнительной проработки, ключевые положения необходимо согласовать с РСА", - процитировал ответ ЦБ собеседник агентства.

Комментируя "Интерфаксу" ход дискуссии, заместитель исполнительного директора РСА Сергей Ефремов заявил, что проект правил аккредитации, предложенный ведомством, совершенно точно нуждается в доработке. К проекту есть целый ряд замечаний, они были сформулированы РСА и направлены в Минэкономразвития. Представитель союза добавил, что различные аспекты реализации нового закона о техосмотре регулярно обсуждаются в рабочей группе, в которую входят представители РСА, ГИБДД, ЦБ РФ, Минэкономразвития и **Минтранса**.

"Если говорить о предложении создать апелляционную комиссию, следует помнить, что РСА по новому закону отвечает за аккредитацию операторов, а за проведение ими техосмотра на автотранспорте будет отвечать ГИБДД. Тем не менее, предложений о создании такой же комиссии при ГИБДД, куда можно автовладельцам пожаловаться на результаты прохождения техосмотра, нет. Важно гармонизовать подходы", - считает Ефремов.

В последних обсуждениях, по его словам, проявились другие спорные вопросы. Например, РСА при аккредитации учитывает техническое оснащение и подготовленность помещений к проведению ТО. Как это может сделать РСА, если, к примеру, союз не имеет права подтвердить соответствие помещения оператора правилам требованиям пожарной безопасности, не может подтвердить техническую исправность используемого оборудования?

Самой большой "головной болью" для РСА остаются сроки подготовки к введению закона, который вступает в силу 8 июня этого года. Закон предписывает действующим операторам ТО подтвердить аттестацию, для этого они должны направить пакеты документов в РСА, союз их проверяет и затем обязан провести выездные проверки пунктов проведения ТО. До вступления в силу закона остаются считанные месяцы, зарегистрированных операторов в настоящее время насчитывается порядка 5 тыс. по всей стране. РСА не имеет физических возможностей и средств на проведение проверок всех операторов в короткий срок. Кроме того, если стоимость выездных проверок будет заложена в цену аккредитации для операторов, она возрастет существенно для проверяемых, предположил Ефремов.

"РСА предлагает ввести 2-летний переходный период, в течение которого союз имеет право, но не обязан проводить выездные проверки операторов. То есть в переходный период такие проверки могут совершаться, если у РСА недостаточно информации или есть сомнения в соответствии оператора заявленным в документах параметрам

организации бизнеса. Эта позиция РСА доведена до представителей Минэкономразвития и ЦБ", - сказал Ефремов.

Возникновение дефицита сертифицированных операторов ТО, соответствующих требованиям нового закона, может привести к очередям на прохождение ТО и создать серьезные проблемы для автомобилистов, предупредил Ефремов. "Условием продления полиса ОСАГО для страховых компаний сегодня является наличие актуального подтверждения пройденного автомобилем ТО. Без этого полис "автогражданки" получить не удастся, а без полиса ОСАГО выезжать на дороги запрещено законом об ОСАГО", - сказал он.

"Еще острее встанет вопрос о своевременном прохождении ТО автобусным транспортом. Если в очереди на прохождение ТО встанет муниципальный транспорт, то автобусы не смогут выйти на маршруты, это создаст большие проблемы для пассажиров и местных властей. Поскольку вопросы контроля проведения ТО автобусным транспортом закреплены за ГИБДД, страховщики находятся с диалогом с ГИБДД по этой теме", - добавил Ефремов.

Первый собеседник агентства, формулируя общую позицию ЦБ, изложенную в замечаниях к проекту правил аккредитации операторов ТО, подчеркнул: если после утверждения нового порядка аккредитации операторов техосмотра РСА не сможет обеспечить его исполнение надлежащим образом, это может привести к негативным последствиям не только в бизнесе организации техосмотра, но и в ОСАГО, предупреждает ЦБ в замечаниях, направленных в адрес Минэкономразвития.

## **ТАСС; 2020.31.01; СТРОИТЕЛЬСТВО ОБЪЕЗДА КЕМЕРОВА ДЛЯ ТРАНЗИТНОГО ТРАНСПОРТА ПЛАНИРУЕТСЯ НАЧАТЬ В 2020 ГОДУ**

Проект трассы в обход города Кемерово, по которому пройдет федеральная автомобильная дорога Р-255 "Сибирь", выполнен и направлен на экспертизу. Областные власти рассчитывают получить ее заключение и начать строительство магистрали уже в 2020 году, сообщили ТАСС в пятницу в пресс-службе первого заместителя губернатора региона Вячеслава Телегина, который курирует данный проект.

"В декабре проектирование завершилось, в январе проект передан в Главгосэкспертизу. После прохождения госэкспертизы начнется строительство первого этапа, ожидается, что это произойдет в наступившем 2020 году. Губернатор также ставил задачу завершить строительство не позднее 2024 года", - сказали в пресс-службе.

Северо-западный обход Кемерово спроектирован как дорога первой категории с четырьмя полосами движения - по две в каждом направлении с разделением встречных потоков транспорта. Протяженность первого участка объездной автотрассы будет около 48 км. Он должен включать в себя возведение нового автомобильного моста через реку Томь. Стоимость строительства участка оценивалась на уровне 30 млрд рублей, точная сумма и источники финансирования будут определены после экспертизы.

В 2019 году губернатор Кузбасса Сергей Цивилев обратился к правительству РФ с просьбой оказать федеральную поддержку строительству объездной дороги для транзитного транспорта. Сейчас Кемерово является единственным крупным городом Сибири, через который проходит федеральная трасса. По кемеровским дорогам ежедневно проезжают порядка 12,5 тыс. транзитных машин, около половины из которых большегрузы, что значительно затрудняет организацию дорожного движения и негативно сказывается на экологии города.

<https://tass.ru/sibir-news/7656071>

## **ТАСС; 2020.31.01; В ТВЕРИ ПОЛУЧИЛИ ПЕРВЫЕ АВТОБУСЫ ДЛЯ МАСШТАБНОГО ОБНОВЛЕНИЯ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА**

Новые 438 автобусов выйдут на линии общественного транспорта в Тверской области в начале февраля при финансовой поддержке госкорпорации развития ВЭБ.РФ. Стоимость поставки, профинансированной корпорацией, составила 3 млрд рублей — это самый масштабный проект ВЭБ.РФ по развитию общественного транспорта, сообщается в пятницу на сайте госкорпорации.

В пятницу губернатор Тверской области Игорь Руденя совместно с заместителем председателя государственной корпорации ВЭБ.РФ Артемом Довлатовым и управляющим директором компании "Русские автобусы – группа ГАЗ" Владимиром Демидовым осмотрели парк новых автобусов, которые выйдут на маршруты с 3 февраля.

"На текущий момент это самый масштабный реализованный проект по развитию общественного транспорта в регионах <...> Был создан единый оператор пассажирских перевозок, внедрена наиболее эффективная схема работы с перевозчиками — брутто-контракты, обновлен парк почти в полтысячи современных автобусов. Это результат совместной созидательной деятельности региональной власти, бизнеса и корпорации развития. Благодаря реализации проекта жители почувствуют, что услуга по перевозке является комфортной и безопасной", — приводятся в сообщении слова заместителя председателя госкорпорации Артема Довлатова.

Новые низкопольные автобусы, соответствующие экологическому стандарту "Евро-5", выйдут на маршруты с 3 февраля 2020 года в рамках внедрения новой модели пассажирских перевозок в Тверской области, которая начнет работу в Твери и Калининском районе.

"Поставка транспорта профинансирована ВЭБ.РФ. Объем средств составил свыше 3 млрд рублей", — уточнили в сообщении.

Как ожидается, общественный транспорт будет курсировать с пяти утра до полуночи, интервал движения в среднем составит четыре минуты. Машины оснащены современным навигационным оборудованием, устройствами бесконтактной оплаты проезда, системами климат-контроля, всем необходимым для комфортной перевозки маломобильных граждан.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/V-Tveri-poluchili-pervye-avtobusy-dlja-masshtabnogo-obnovlenija-obshhestvennogo-transporta>

### **ТАСС; 2020.31.01; ВЛАСТИ ЯКУТИИ ПЛАНИРУЮТ ЗАПУСТИТЬ УМНУЮ СИСТЕМУ БЕЗОПАСНОСТИ АВТОМОБИЛЬНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Интеллектуальная транспортная система будет автоматически фиксировать в Якутии нарушения ПДД, регулировать светофоры и вести мониторинг условий движения в реальном времени. Финансирование будет выделено на три года в размере 240 млн рублей в рамках нацпроекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги", сообщили ТАСС в пресс-службе министерства транспорта и дорожного хозяйства Якутии.

"Основная цель внедрения на территории города Якутска - создание системы мониторинга и управления транспортной системой в режиме реального времени, что повысит качества услуг, снизит затраты и повысит безопасность автомобильного движения. <...> Объем финансирования мероприятий по внедрению интеллектуальной транспортной системы в городе Якутске в рамках заключенного соглашения между правительством Якутии и Федеральным дорожным агентством сроком на три года составит 240 млн рублей", - сказали в пресс-службе.

Как отметили в правительстве Якутии, система будет учитывать действия не только автомобилистов, но и пассажиров, пешеходов. Ее запуск планируется на 2020 год.

По данным ГИБДД, в Якутии в 2019 году количество ДТП по сравнению с 2018 годом снизилось с 1002 до 800 случаев (сокращение 20%), число погибших - с 120 до 84 (30%), травмированных - с 1289 до 1051 (18%). В Якутске зафиксировано 414 ДТП, 11 погибших и 521 раненый.

<https://tass.ru/v-strane/7651597>

### **ТАСС; 2020.31.01; ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС МОСКВЫ ВЫИГРАЛ ГЛАВНУЮ НАГРАДУ ПРЕМИИ TRANSPORT TICKETING GLOBAL**

Лучшей в мире в 2020 году по версии международной премии Transport Ticketing Global стала билетная система городского транспорта Москвы. Об этом говорится в сообщении пресс-службы столичного Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры.

"Транспортный комплекс Москвы выиграл главную награду международной премии Transport Ticketing Global в номинации "Лучшая умная билетная система 2020". Награждение прошло в Великобритании, в Лондоне 28 января в здании Лондонского Музея естественных наук. Москва боролась за первое место с крупнейшими компаниями - автобусным оператором Великобритании Arriva, транспортным оператором Германии Deutsche Bahn, оператором железнодорожного транспорта Манчестера и еще пятью претендентами", - говорится в сообщении.

На сегодняшний день около 10 способов оплаты проезда внедрили на московском транспорте. Пассажиры могут воспользоваться картой "Тройка", а также носителями с ее функцией (брелоки, кольца, браслеты и так далее) и объединенной картой ("Тройка-Подорожник", "Тройка-Стрелка", "Тройка" и банки-партнеры). Также оплатить проезд можно с помощью бесконтактных банковских карт и гаджетов - с 2019 года на турникетах 100% станций метро и валидаторах 100% парка наземного транспорта Мосгортранса, а также смартфонами со счета мобильного телефона. Кроме того, билеты можно приобрести через автоматы по продаже билетов, реализованы и другие способы оплаты.

Очереди в кассах метро стали на 40% короче, а также в восемь раз снизилось число билетов, которые покупают у водителей наземного городского транспорта. Ежегодные продажи бумажных билетов с 2013 года сократились в 4,6 раза, что позволяет сохранять природу и экономить 2,5 млрд рублей в год.

"В основу билетной системы московского транспорта мы заложили лучшие решения, которые были в мире, и считаем, что это очень успешный проект, позволивший объединить весь городской транспорт Москвы. С каждым годом колоссальную популярность набирает карта "Тройка" - в 2015 году по ней осуществлялось 40% всех поездок на городском транспорте, сегодня - более 90%. Наши дальнейшие задачи - сделать карту персонализированной и дополнительно - виртуальной. Карта "Тройка" продолжит развиваться и станет еще удобнее", - приводятся в сообщении слова заммэра Москвы по вопросам транспорта Максима Ликсутова.

Transport Ticketing Global, Лондон, Великобритания - это крупнейшая международная премия, на которой лидеры транспортной отрасли выбирают лучшие проекты в области развития билетных решений. В жюри конкурса были представлены опытные транспортные эксперты Великобритании, Бельгии и других стран.

<https://tass.ru/moskva/7648295>

## **ТАСС; 2020.02.02; РЕЖИМ АВТОВЕДЕНИЯ ПОЕЗДОВ ЗАЛОЖАТ В ПРОЕКТЫ ВСЕХ БУДУЩИХ СТАНЦИЙ МОСКОВСКОГО МЕТРО**

Возможность автоматического ведения поездов заложат в проекты всех будущих станций столичного метрополитена, сообщил в субботу журналистам заммэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Андрей Бочкарев.

«Начинаются монтироваться и тестироваться элементы системы автоматического ведения поездов. На этом объекте, а именно на Некрасовской линии метро, мы монтируем, закупаем и изготавливаем порядка 495 тыс. единиц оборудования различного. От больших систем вентиляции до небольших электронных компонентов по управлению системами навигации, причем автоведение мы планируем запроектировать и установить. Это фактически вагоны без участия машиниста», - сказал он.

Бочкарев добавил, что режим автоматического ведения поездов на данный момент не является основным.

«Пока это не будет вводиться как основной режим, но основы инфраструктуры технической мы здесь уже начинаем обкатывать. Это не является пока нашим основным элементом, потому что есть вопросы не только технологического, но и эмоционального плана. Пока не все пассажиры готовы перемещаться в метро, в котором нет машиниста. Мы будем закладывать инфраструктуру такую на всех станциях», - уточнил заммэра.

Всего в 2020 году в Москве запланировано начать строительство 26 станций метро.

<https://tass.ru/moskva/7662081>

## **ВЕСТИ.РУ; 2020.31.01; ВОЗДУШНОЕ МЕТРО: КАНАТНАЯ ДОРОГА СОЕДИНИТ "РЕЧНОЙ ВОКЗАЛ" И "СХОДНЕНСКУЮ"**

В Москве завершился конкурс на право строительства второй канатной дороги. Воздушная трасса протянется прямо над Химкинским водохранилищем и свяжет несколько районов столицы. Пассажиры, которым раньше приходилось делать гигантский крюк, чтобы попасть с одного берега на другой, уже скоро поедут напрямую.

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/825440>

## **ВЕДОМОСТИ; ИВАН САФРОНОВ, НАТАЛИЯ ЖУКОВА; 2020.03.02; «ТАНКАМ НУЖНО ДАВАТЬ ИМЕНА»; ГЕНДИРЕКТОР «УРАЛВАГОНЗАВОДА» АЛЕКСАНДР ПОТАПОВ РАССКАЗЫВАЕТ, КОГДА ВСТАНЕТ В СТРОЙ ТАНК «АРМАТА» И КАК ВОСПИТЫВАТЬ НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ ИНЖЕНЕРОВ**

Гражданская колея

– Как распределялся портфель заказов «Уралвагонзавода» в 2019 г.? По сравнению с прошлыми показателями соотношение гражданской и военной продукции изменилось?

– По итогам 2018 г. на нее [гражданскую продукцию] пришлось порядка 40%, остальное составили поставки спецпродукции. В 2019 г. доля практически не изменилась – на гражданское производство идет 41–42%. Конечно, этот результат дался нелегко: большая часть легла на производство вагонов – около 18 000 единиц было изготовлено и передано заказчиком. Непосредственно сам УВЗ произвел гражданской продукции 52%. В 2020 г. будем стремиться поддерживать эту цифру. Напомню, что наш акционер, «Ростех», ставит задачу [по предприятиям корпорации] – 50% к 2025 г.

– Компания объявляла, что к 2022 г. больше 90% ее гражданской продукции придется на инновационные вагоны. Эти планы в силе?

– Создание инновационных технологий, прежде всего тележек, востребовано сейчас и, надеюсь, будет востребовано завтра. Их можно ставить и на окатышевозы, и на зерновозы, и на другие виды подвижного состава. В 2017–2018 гг. мы осознанно изменили соотношение производства инновационных и обычных вагонов: в стране не так много производителей подобной техники и надо было заполнять эту нишу. Сейчас я уверен, что цифра 90% абсолютно достижима.

– Существует мнение, что на рынке формируется профицит вагонов, а это не способствует росту продаж.

– Есть причины, которые заставляют нас активнее адаптироваться к условиям рынка. Внедряется практика подписания контрактов полного жизненного цикла: не просто поставка запчастей и комплектующих, а весь комплекс вопросов – от создания до утилизации. Вышел этот вагон из цеха – и мы его не бросаем, чтобы оператор с ним сам, как мог, разбирался. «Российские железные дороги» и другие собственники подвижных составов этот подход разделяют. Кроме того, мы начали заключать контракты не только на один год, но и на 2–3. Это позволяет нам более четко планировать загрузку мощностей и определяться с закупкой нужного количества комплектующих. То есть если цены на вагоны начинают падать в связи с избытком, то у нас есть инерционность и некий временной лаг, чтобы прийти в норму. Падает цена на вагон – снижаются цены на колесо, на пружину. Я сторонник перехода на формулу цены, которая как раз и определяет понятия собственного производства, цены на комплектующие и т. д.

– Цены на комплектующие падают?

– Если падают цены на вагон, то должны падать цены и на комплектующие. Другое дело, что их стоимость снижается медленнее, чем цены на наши вагоны. Что делать в такой ситуации? Прежде всего сокращать издержки и себестоимость собственных работ, конечно, и ФАС в рамках своих полномочий должна участвовать в этих процессах.

– Рынок рефрижераторных контейнеров насколько для вас значимый?

– Эта тема обсуждалась в разных коридорах власти. Все прекрасно понимают, что путь от Дальнего Востока до центральной полосы России не близок, а скоропортящиеся продукты доставлять все равно нужно. Сейчас открылось крымское направление, которое тоже необходимо учитывать. В основном в настоящее время используются старые контейнеры, а если появляются новые, то это продукция других стран, а не наша. Мы участвовали в

конкурсе Минпромторга России по данной тематике и победили. Заказ получило дочернее предприятие УВЗ – «Омсктрансмаш». В 2020 г. мы сделаем шесть таких контейнеров, сертифицируем их, а после уже наладим и серийный выпуск.

Другое дело, что есть системная проблема. Часто из приграничных государств в Россию доставляется импортная продукция в старых рефрижераторных контейнерах, которые затем остаются на нашей территории и продолжают использоваться, несмотря на то что их характеристики порой не соответствуют требованиям по перевозке скоропортящихся продуктов, например. Этот вопрос требует достаточно скорого решения, его нужно будет обсуждать с руководством профильных ведомств.

– Переговоры ведутся?

– Да, приступили и с партнерами из «Российских железных дорог» рассматриваем этот вопрос, и с другими потенциальными заказчиками.

– Производство трамваев будете развивать? Или это пережиток эпохи, о котором надо забыть?

– ЕС считает трамвай одним из самых экологичных видов транспорта, мы разделяем эту точку зрения. Кроме того, у нас в России около 9000 трамваев, из которых 80% морально и физически устарели, а также нуждаются в замене. Вместе с тем вся инфраструктура функционирует, и глупо от нее отказываться. УВЗ в последние годы сделал скачок: буквально несколько недель назад пробеговые испытания подтвердили возможность использовать метровую европейскую колею. И значит, есть возможность поставить такие трамваи.

– И куда?

– Сейчас мы ведем переговоры с администрацией Евпатории, где уже успешно провели испытания, и в 2020 г. планируем поставить туда новые трамваи. Плюс Калининград и Пятигорск. Также есть Екатеринбург, Нижний Тагил и многие другие города России с нашей традиционной колеей. Забывать про это направление не собираемся. В отличие от других мы предлагаем не просто трамвай как трамвай, а наработки по лизинговым вариантам, концессии и т. д.

– Зарубежные поставки – это реально?

– Колея метровой размера используется в Европе, поэтому и там будем продвигать свою продукцию.

<https://www.vedomosti.ru/business/characters/2020/02/02/822061-gendirektor-uralvagonzavoda>

## **ИНТЕРФАКС; 2020.31.01; ОПЕРАТОР Ж/Д ПЕРЕВОЗОК В КРЫМ ЗАЛОЖИЛ 28 ПАССАЖИРСКИХ ВАГОНОВ В БАНКЕ "РОССИЯ" ДО 2022Г**

АО "Транспортная компания "Гранд Сервис Экспресс" (ГСЭ, Москва) заложило в банке "Россия" (Санкт-Петербург) 28 вагонов, говорится в материалах аналитической системы "СПАРК-Интерфакс".

В залог переданы 28 пассажирских вагонов 2004-2005 годов выпуска. Среди них 18 купейных вагонов и 10 вагонов СВ.

Договоры, заключенные на текущей неделе, действуют до 17 января 2022 года.

Залогов в других банках у ГСЭ, по данным "СПАРК-Интерфакс", нет.

"Гранд Сервис Экспресс" создан в 2002 году, специализируется на железнодорожных пассажирских перевозках повышенной комфортности, в том числе на направлении Москва - Санкт-Петербург.

По данным **Минтранса** России, в 2019 году эта компания сама выступила с инициативой стать перевозчиком пассажиров по железной дороге в Крым.

Поезда курсируют по мосту через Керченский пролив, который соединяет материковую часть РФ с Крымским полуостровом, с 25 декабря 2019 года.

ГСЭ в 2020 году намерен расширить географию поездок в Крым.

И банк "Россия", и ГСЭ находятся под санкциями Запада за работу в том числе на территории Крыма. Страны Евросоюза и США не признают российский статус полуострова.

## **ИНТЕРФАКС; 2020.31.01; РЖД ДОПУСКАЮТ НАЧАЛО ТРАНЗИТА "САНКЦИОНКИ" С ЭЛЕКТРОННЫМИ ПЛОМБАМИ В I КВАРТАЛЕ**

Транзит так называемых "санкционных товаров" с использованием электронных пломб может начаться в I квартале, отмечают в ОАО "Российские железные дороги".

"Мы рассчитываем, что уже в I квартале такие перевозки начнем, и это в первую очередь будут продукты питания из Европы в Китай, в который мы могли бы по своей территории в контейнерах с электронной пломбой везти", - заявил на брифинге замглавы РЖД Алексей Шило.

"Во всяком случае, на всех встречах с нашими европейскими партнерами мы говорим, что такая возможность скоро появится, и они высказывают заинтересованность", - добавил топ-менеджер.

По оценкам "Российских железных дорог", сообщил он, если эту технологию запустить в полномасштабном режиме, с помощью "пломб" по РФ можно будет гарантированно пропускать примерно 50 тыс. контейнеров в год с "санкционной" продукцией - "качественно, в срок и с соблюдением всех требований таможенного законодательства".

"Я говорю про потенциальный объем. (По 2020 г. - ИФ) все будет зависеть от того, когда мы начнем в этом году их возить", - добавил он, уточнив при этом, что перевозка с электронными пломбами будет возможна и в вагонах.

Опломбирование, по словам Шило, "в соответствии с документами" будет производить "оператор электронных пломб", который будет работать с этой информацией, - "тот, кто будет соответствовать требованиям, предъявляемым государством". "Электронная пломба вешается на подвижной состав и позволяет таможенным органам быть уверенными, что этот груз никуда не денется, они будут полностью видеть трекинг", - напомнил он.

"Нам очень важно, чтобы эта технология быстрее заработала. Мы к ней полностью готовы. Если вдруг оператор пломбирования предложит нам выполнять какие-то функции, например, функцию по навешиванию пломбы, мы к этому тоже готовы", - добавил Шило.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7655819>

## **ИНТЕРФАКС; 2020.31.01; РЖД СЧИТАЮТ КАЛИНИНГРАДСКИЙ МАРШРУТ ПЕРЕВОЗОК В ЕС ХОРОШЕЙ АЛЬТЕРНАТИВОЙ УКРАИНСКОМУ**

ОАО "Российские железные дороги" видит калининградское и ряд других направлений перевозок хорошей альтернативой украинскому транзиту угля в Европу.

"Наши (маршруты - ИФ) через южные порты РФ, через Калининград, через Северо-Запад, ничуть не хуже, чем украинский порт. Каких-либо проблем, связанных с согласованием заявок, сегодня нет - уголь в том количестве, в котором он может поставляться нашими грузоотправителями на западных направлениях, не востребован", - заявил на брифинге замглавы РЖД Алексей Шило, комментируя ситуацию с трудностями Evgaz при перевозках угля в Европу через Украину.

"Надо вывезти какой-то объем куда-нибудь в Болгарию или другие страны, - спокойно можно его перевезти через российские порты. Даже не нагружая себя дополнительными процедурами передачи с одной администрации на другую. Там же еще потом надо контролировать, как этот груз идет по территории Украины, как передается в третье государство - достаточно сложная логистика этой перевозки", - добавил топ-менеджер.

"Гораздо проще это перевезти через Калининград и дальше уехать в Польшу. Мы в прошлом году в Калининграде запустили на нашем грузовом дворе услугу по передаче угля в Польшу. Поставили специально сортировочную машину, которая уже для конечных потребителей в Польше уголь сортирует по фракциям, и он дальше везется по "узкой колее", - отметил он.

"Этот терминал мы всем предлагаем. Там очень конкурентные ставки по перевалке и по перевозке. Из Калининграда сегодня выезжать в Польшу очень удобно, потому что мы заключили договоры с несколькими (польскими - ИФ) операторами. Наши машинисты получили лицензию для работы в Польше - у нас специальная колонна локомотивных бригад. Это направление, мы считаем, - экономически даже более интересное и более

надежное, чем перевозки через Украину", - сказал Шило. Он уточнил, что в 2019 г. объем перевозок угля из РФ на территорию Украины упал на 21%, через нее - на 47,2%.

## **ТАСС; 2020.31.01; РЖД ПРЕДОСТАВЯТ 38% СКИДКУ НА ПЕРЕВОЗКУ ЗЕРНА НА РАССТОЯНИЯ ДО 400 КМ**

"Российские железные дороги" с марта вводят скидку в размере 38% на перевозку зерна на расстояния до 400 км, сообщил журналистам заместитель генерального директора холдинга Алексей Шило.

"Мы подготовили и приняли на правлении решение по предоставлению скидки на перевозку зерна на короткие расстояния - до 400 км. Специально на конец зернового года на коротких расстояниях РЖД дает скидку в 38%, чтобы была возможность у грузоотправителя выбрать, нужно ли грузить это зерно в машины и потом стоять в "живой" очереди в порт в ожидании перевалки. Или, например, можно было бы погрузиться в вагоны и "зерновым экспрессом" приехать в порт и сразу выгрузиться", - сказал он.

"Есть преимущества в такой технологии, и мы ее сейчас еще поддерживали скидкой. Она будет действовать с 1 марта", - добавил Шило.

Он напомнил, что РЖД и ВТБ создали совместную рабочую группу, чтобы разрабатывать различные продукты для зернотрейдеров. Скидка будет действовать до 31 июля 2020 года, а затем в тот же период 2021 года.

<https://tass.ru/ekonomika/7655773>

## **ТАСС; 2020.31.01; РЖД ПЛАНИРУЮТ В 2020 ГОДУ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ ОКОЛО 6,5 ТЫС. КМ ПУТИ**

"Российские железные дороги" в 2020 году отремонтируют около 6,5 тыс. км пути, что соответствует результатам 2019 года, сообщил журналистам заместитель генерального директора холдинга Алексей Шило.

"Программа ремонта 2020 года составляет 6,5 тыс. км... По востоку в целом запланирована очень большая программа и по строительству, и по модернизации инфраструктуры. Основной объем работ [по ремонту] у нас запланирован на Красноярской железной дороге", - сказал он.

По словам Шило, в прошлом году РЖД создали на своем сайте интерактивную карту для грузоотправителей, где можно заранее ознакомиться с программой ремонтно-путевых работ. Клиенты смогут оценить, насколько реальны планы по перевозке продукции, и переориентировать грузы на другие направления. В первую очередь, такая необходимость может возникнуть у угольных компаний, основное направление перевозок для которых - это Восточный полигон.

Шило отметил основной задачей переориентацию перевозок угля на время основных работ с востока на те направления, где инфраструктура позволяет провезти больше грузов. Ранее РЖД сообщили, что в 2019 году отремонтировано 6,4 тыс. км пути - на участках длиной 1,9 тыс. км выполнена сплошная замена рельсов, уложено около 3 тыс. новых стрелочных переводов, выполнен капитальный ремонт систем организации движения поездов на 145 км пути.

<https://tass.ru/ekonomika/7655797>

## **ТАСС; 2020.31.01; РЖД ОЦЕНИВАЮТ ПРОФИЦИТ ПОЛУВАГОНОВ В 60 ТЫС. ЕДИНИЦ**

"Российские железные дороги" оценивают профицит парка полувагонов на сети в 60 тыс. единиц, при этом наблюдается избыток по всем видам подвижного состава, сообщил журналистам заместитель генерального директора холдинга Алексей Шило.

"Порядка 60 тыс. порожних полувагонов избыточно для такой погрузки. Соответственно, парк сегодня стоит, равномерно распределенный по всей сети. Мы с операторами активно взаимодействуем для того, чтобы этот парк размещался, в первую очередь, на путях необщего пользования. Мы провели работу с владельцами путей необщего пользования,

предложили им оказать услугу для владельцев вагонов по размещению подвижного состава. Дефицита сейчас нет ни по одному типу подвижного состава", - сказал он.

Заместитель генерального директора отметил, с оценкой в 60 тыс. единиц согласны и операторские компании. Плюс избытка вагонов состоит в том, что в такой ситуации наблюдается существенное снижение ставок на предоставление подвижного состава, указал он. "И как раз низкие ставки, плюс реализация национальных проектов, плюс скидки, продукты, которые [мы] будем предлагать, - все это должно дать определенный толчок экономике перевозок", - добавил топ-менеджер.

Средневзвешенная суточная ставка аренды вагона составляет 1,4 тыс. рублей, в некоторых случаях она снижается до 1,2 тыс. рублей.

"Сегодня точно есть профицит нефтебензиновых цистерн, они стоят, и связано это с тем, что теплая зима. Обычно в зимний период времени нефтепродукты требуют разогрева перед сливом, сейчас с такой проблемой мы не сталкиваемся. Соответственно, хороший оборот цистерн, и цистерны лишние просто стоят", - пояснил Шилов.

Общий парк вагонов на сети российских железных дорог составляет около 1,1 млн единиц.

<https://tass.ru/ekonomika/7655811>

## **ТАСС; 2020.31.01; РЖД ЗАКУПЯТ 120 ЭЛЕКТРОВОЗОВ У ЗАВОДА "УРАЛЬСКИЕ ЛОКОМОТИВЫ" В 2020 ГОДУ**

"Российские железные дороги" планируют закупить 120 электровозов у завода "Уральские локомотивы" в течение 2020 года, сообщил в пятницу заместитель генерального директора - начальник дирекции тяги РЖД Олег Валинский на торжественной передаче тысячного электровоза 2ЭС6 "Синара" "Российским железным дорогам".

"Всего в этом году мы хотим у вас ["Уральских локомотивов"] купить 120 локомотивов", - сказал Валинский.

Грузовой двухсекционный электровоз постоянного тока 2ЭС6 "Синара", выпускаемый на заводе "Уральские локомотивы" в Верхней Пышме, стал первым локомотивом в линейке перспективного российского подвижного состава нового поколения. Эти машины успешно эксплуатируются на самых сложных участках железных дорог Урала и Сибири, в суровом климате и тяжелых условиях сильно пересеченной местности.

"В то время, когда "Российские железные дороги" сегодня формируют новый заказ и новые подходы к железнодорожному транспорту, компания "Уральские локомотивы" в полной мере соответствует всем стандартам. Уверен, что сегодняшнее событие [передача электровоза РЖД] послужит стартом отсчета уже тысячных локомотивов, и мы обязательно отметим и две, и три, и пять, и десять тысяч", - сказал губернатор Свердловской области Евгений Куйвашев.

Компания "Уральские локомотивы" (г. Верхняя Пышма, Свердловская область) специализируется на проектировании, производстве и техническом обслуживании подвижного состава нового поколения. Завод серийно выпускает грузовые магистральные электровозы постоянного тока "Синара" (2ЭС6) с коллекторным тяговым приводом, грузовые магистральные электровозы постоянного тока "Гранит" (2ЭС10) с асинхронным тяговым приводом и скоростные электропоезда "Ласточка" различных модификаций, а также магистральные электровозы переменного тока серии 2ЭС7.

ООО "Уральские локомотивы" - совместное предприятие группы "Синара" и концерна "Сименс АГ", созданное в 2010 году с целью партнерства в области железнодорожного машиностроения.

<https://tass.ru/ural-news/7653257>

## **ТАСС; 2020.31.01; "УРАЛЬСКИЕ ЛОКОМОТИВЫ" РАЗРАБОТАЮТ НОВЫЙ ЭЛЕКТРОВОЗ НА БАЗЕ "СИНАРЫ" К 2021 ГОДУ**

Завод "Уральские локомотивы" работает над созданием нового грузового электровоза на базе 2ЭС6 "Синара" с асинхронным приводом, для испытаний его планируется представить в 2021 году, сообщил в пятницу журналистам президент группы "Синара" (в нее входят "Уральские локомотивы") Дмитрий Пумпянский.

"Сейчас, например, мы работаем над уникальным проектом для РФ по разработке и созданию собственного асинхронного привода для этого локомотива (грузового магистрального электровоза постоянного тока 2ЭС6 "Синара" - прим. ТАСС), сейчас на нем применяется коллекторный привод. И вот только что пообещали [заместителю генерального директора - начальнику дирекции тяги РЖД] Олегу Валинскому, что в 2021 году будет этот привод предоставлен для испытаний, а в 2022 году мы надеемся, что уже 2ЭС6А <...> выйдет на пути российских железных дорог", - сказал Пумпянский.

Как пояснил ТАСС первый замдиректора по технической политике "Уральских локомотивов" Виталий Брексон, одно из основных преимуществ асинхронного привода - это улучшенная реализация силы тяги за счет регулирования каждой из осей электровоза. Также он обладает простой конструкцией, за счет чего удобен в сервисном обслуживании, не требует частых ремонтов и соответственно минимизирует количество простоев.

Он отметил, что производство привода будет дополнено уникальной разработкой "Уральских локомотивов" - блоком управления приводом с функцией самообучения. В пресс-службе группы "Синара" подчеркнули, что ранее таких разработок на территории России не внедрялось.

Грузовой двухсекционный электровоз постоянного тока 2ЭС6 "Синара", выпускаемый на заводе "Уральские локомотивы" в Верхней Пышме, стал первым локомотивом в линейке перспективного российского подвижного состава нового поколения. Эти машины успешно эксплуатируются на самых сложных участках железных дорог Урала и Сибири, в суровом климате и тяжелых условиях сильно пересеченной местности, перевозят грузовые составы до 8 тыс. тонн.

<https://tass.ru/ural-news/7656287>

## **ИНТЕРФАКС; 2020.31.01; САХАЛИНСКИЕ ВЛАСТИ ПРОСЯТ ФАС ПОМОЧЬ РЕШИТЬ ТАРИФНЫЙ КОНФЛИКТ В ГЛАВНОМ МОРПОРТУ РЕГИОНА**

Правительство Сахалинской области ищет совместное решение с транспортной прокуратурой и УФАС для стабилизации ситуации в Холмском морском торговом порту, владельцы которого с 1 февраля вновь собираются в несколько раз поднять тарифы на проезд автофур по территории порта на паромы.

### **ОБЛАСТНЫЕ ВЛАСТИ ПЫТАЮТСЯ ПОЛУЧИТЬ ПРАВО РЕГУЛИРОВАТЬ ТАРИФЫ В ПОРТАХ**

"Правительство островного региона направило обращение в Федеральную антимонопольную службу, предложив включить порты Сахалина и Курил (Корсаков, Холмск, Невельск, Южно-Курильск, Курильск, Северо-Курильск) в перечень объектов транспортной инфраструктуры, чьи тарифы могут регулировать органы исполнительной власти субъекта Федерации", - сообщила пресс-служба областного правительства в пятницу.

"Если федеральное ведомство примет наше предложение и включит островные объекты транспортной инфраструктуры в список морских портов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей с неразвитой конкуренцией, правительство области сможет ввести в них государственное регулирование тарифов на перевалку грузов", - цитирует пресс-служба председателя Региональной энергетической комиссии Сахалинской области Дмитрия Чекрышева.

Областная власть также предлагает ФАС рассмотреть социально важный вопрос о регулировании цен на услуги по обслуживанию пассажиров, по предоставлению причалов для посадки и высадки пассажиров в морских портах в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях.

Пока же **Минтранс** региона вместе с прокуратурой, УФАС, руководством порта и другими заинтересованными сторонами "ищет приемлемое для всех решение, которое обеспечит бесперебойное функционирование важного транспортного узла и позволит избежать резкого роста тарифов".

**ЦЕНЫ ПОДНИМАЮТСЯ - СТРАШНО СКАЗАТЬ НАСКОЛЬКО**

На официальном сайте ПАО "Холмский морской торговый порт" (ХМТП) появился приказ от 27 января 2020 года об утверждении новых тарифов, которые в порту начнут действовать с 1 февраля 2020 года.

"Цены поднимаются - страшно сказать насколько. Сегодня проезд любой автофуры с продуктами и грузами от борта парома до проходной порта стоит 3 тыс. рублей в одну сторону. В новых тарифах предельный размер на самый максимально тяжелый грузовой автомобиль составит 28 тыс. рублей в одну сторону, что в 9 раз больше нынешнего тарифа. Но в примечании к тарифам написано, что данные расценки будут применяться (только - ИФ) для нормального режима работы порта", - сказал "Интерфаксу" управляющий директор дивизиона трампового и проектного флота "Сахалинского морского пароходства" ("СахМП") Сергей Бриль.

По его словам, в случае сверхнормативной работы порта новые тарифы увеличиваются еще в 2 раза, а следовательно, максимальный тариф вырастет в 18 раз против нынешнего. Бриль пояснил, что переправа всегда работала круглосуточно - ночью, днем, в праздники и в выходные дни. Однако теперь руководство ХМТП установило официальное время работы порта: только будние дни с 08:00 до 17:00 местного времени.

"То есть, если паром, скажем, пришел ночью или в выходной день, что бывает часто, то это будет сверхнормативная работа порта, когда будут действовать двойные тарифы", - пояснил Бриль.

При этом порт не осуществляет погрузку или выгрузку паромов, так как все грузы - накатные (автомобили, железнодорожные вагоны и цистерны), которые заезжают на паром самостоятельно и так же выезжают. Расстояние от проходной порта до парома - 200 метров. Ранее уже сообщалось, что аналогичная услуга в порту Ванино, где автофуре до паромного причала нужно проехать по территории порта 3 км, стоит 2,5 тыс. рублей.

"Впервые за всю историю паромной переправы портовые власти ввели тарифы на проезд железнодорожных вагонов и цистерн по территории порта - 17 тыс. рублей за 1 вагон в одну сторону. При этом ХМТП никаких затрат по рабочей силе и содержанию железнодорожных путей в порту не несет, их содержит ДВЖД", - подчеркнул Бриль.

Также до сих пор не решен вопрос с пропусками. Сотрудники СахМП и других компаний, работающие в порту, со 2 января ежедневно вынуждены стоять в очередях в бюро пропусков в ожидании выписки им одноразовых пропусков на территорию порта.

Бриль пояснил, что сложившаяся ситуация не только отразится на резком росте цен на все товары в регионе, в том числе дизтопливо, но и приведет к отказу перевозчиков возить грузы на Сахалин по паромной переправе. "А дальше - как снежный ком. В работе у нас сегодня три парома, в случае сокращения грузопотока нам невыгодно будет гонять полупустые паромы и содержать их, это приведет к сокращению частоты рейсов паромов и так далее", - констатировал он.

Комментарий самого ХМТП "Интерфаксу" получить не удалось.

## ПРЕДЫСТОРИЯ

Как сообщалось ранее, ПАО "ХМТП" с 1 января 2020 года подняло тариф на проезд по территории порта для автофур с действовавших в 2019 году 3 тыс. рублей (за проезд в одну сторону) до 6 тыс. рублей, а для крупногабаритных фур ПАО ввело отдельный тариф - 12 тыс. рублей. Автоперевозчики с нововведением не согласились, в этой связи администрация порта со 2 января заблокировала проезд в порт, перегородив его бетонными блоками.

Чтобы не срывать отправку парома, автоперевозчикам пришлось заплатить по новым тарифам. Затем они обратились в УФАС, в транспортную прокуратуру и к областным властям. УФАС в отношении исполняющего обязанности генерального директора ПАО "Холмский морской торговый порт" возбудило административное дело по ч. 5 ст. 19.8 КоАП РФ "за отказ представить УФАС по мотивированному требованию в установленный срок необходимые документы". Еще одно административное дело по ч. 1 ст. 9.21 КоАП (нарушение правил недискриминационного доступа, порядка подключения к сетям) УФАС возбудило по обращению компаний, работающих на территории порта, объекты которых ПАО "ХМТП" отключило от энерго- и водоснабжения. Свою проверку проводит транспортная прокуратура.

К решению проблемы с тарифами подключилось областное правительство, которое только в праздничные дни провело со всеми заинтересованными сторонами несколько совещаний. Тогда удалось договориться с руководством порта о сохранении в январе тарифа 2019 года для проезда автофур по территории порта (3 тыс. рублей в одну сторону). Областные власти также предложили ХМТП представить в РЭК и УФАС обоснование предлагаемых портовыми властями новых тарифов.

По данным аналитической системы "СПАРК-Интерфакс", крупнейшими акционерами ПАО "ХМТП" (компания зарегистрирована в Холмске в 1992 году) в 2018 году стали московское АО "Петросах" (22,9%), ЗАО "Липецкая водочная компания" (11,72%) и Юрий Фрейдис (20,11%).

## **ИЗВЕСТИЯ; ИРИНА ЦЫРУЛЕВА, АНДРЕЙ ДОБРОВ; 2020.03.02; «ЭТО УЖЕ НЕ ЭКОНОМИКА, А ЖИЗНИ ЛЮДЕЙ»; МИНИСТР ПО РАЗВИТИЮ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА И АРКТИКИ АЛЕКСАНДР КОЗЛОВ — О ВЛИЯНИИ КИТАЙСКОЙ ЭПИДЕМИИ НА РАЗВИТИЕ ДФО, СОЗДАНИИ РЕГИОНАЛЬНОЙ АВИАКОМПАНИИ И ИПОТЕКЕ ПОД 2%**

— Владимир Путин поручил правительству проработать вопрос о создании авиакомпании по полетам на Дальний Восток. Будет ли это новая авиакомпания или перевозчик планируется создать на базе уже существующих?

— Для нас это решение очень долгожданное. Территория Дальнего Востока — это почти 40% страны, и по одному только региону можно лететь на самолете около четырех часов. Как исполнят это решение наши коллеги из **Минтранса**, для нас очень важно, мы вместе с ними работаем над этим проектом. У **Минтранса** есть предложения, как это сделать, все они разные. Здесь вопрос не просто в создании авиакомпании, а и в разработке ее маршрутной сети, которую нужно восстанавливать практически заново. С министром транспорта мы уже договорились, что на площадке вице-премьера Юрия Трутнева на следующей неделе соберемся и обсудим все варианты, которые будут предложены. И как только будет принято решение, Михаил Мишустин согласует, одобрит —соответственно, и мы начнем его исполнять.

— Каким может быть стартовый объем средств?

— Давайте не будем забегать вперед. Надо определить конечное решение, ведь авиация — дело недешевое. Важно еще, чтобы оно было доступно для исполнения и удобно для людей, которые будут пользоваться этими авиалиниями, — будет ли им возможно и доступно пользоваться такой услугой. Сейчас почти все перевозки на Дальнем Востоке субсидируются. Потому что если реальные экономические затраты будут отражены в билете, услуга окажется недоступна.

— Обсуждается ли на уровне правительства вопрос увеличения объема субсидирования перелетов из Центральной России на Дальний Восток? В прошлом году субсидии закончились чуть ли не в первой половине года.

— Конечно. Инициатива поддерживается, она разумна и справедлива. Есть определенная согласительная процедура. На данный момент выделено 6 млрд рублей. Необходимо еще 3 млрд. Чтобы по итоговой сумме было не меньше, а то и больше, чем в прошлом году (8,2 млрд было в 2019 году).

Вместе с министром транспорта мы уже обратились к председателю правительства и ждем поддержки, чтобы финансирование субсидирования полетов было на уровне прошлого года. Это позволит людям уже сегодня планировать свои отпуска. Программа изменилась, она стала действовать с 1 января по 31 декабря круглогодично, добавились многолетние семьи. Раньше она действовала с апреля по октябрь. Поэтому программа востребована и нужна. В прошлом году субсидируемыми билетами смогли воспользоваться больше 1 млн пассажиров.

— В Госдуме считают, что половина земельных участков, выданных по программе «Дальневосточный гектар», может остаться неосвоенной. Например, 42% получателей «гектара» на территории Хабаровского края так и не определились со способом использования бесплатной земли. Как вы оцениваете эффективность этой программы?

— Давайте для начала расшифруем, что такое «Дальневосточный гектар». Мы всегда говорим, что Дальний Восток — это 40% территории страны. Малоосвоенной территории — там живет около 8 млн 200 тыс. человек. Представляете, какая это территория? У нас много земли — пожалуйста, берите. Была проделана большая работа с точки зрения технических возможностей, из этой цепочки убрали чиновников. Не менее важная вещь — это сроки оформления земельного участка на руки. В среднем по Дальнему Востоку он составляет 30 дней, на некоторых территориях — даже 18. Это хороший показатель, думаю, вряд ли кто-то может сравниться с ним.

На сегодняшний день 77 600 человек воспользовались программой и взяли землю. По заявкам от еще 8,6 тыс. человек уполномоченными органами вынесено положительное решение о предоставлении земельных участков — ведется процесс подписания договора. Наибольшее количество «гектаров» предоставлено в Приморском крае, где землю получили более 21 тыс. человек, в Республике Саха (Якутия) — 13,7 тыс. человек, а в Хабаровском крае — около 12 тыс. человек.

Сегодня мы начали видеть базу людей, для которых программа востребована, мы понимаем, что они там собираются делать. Многие планируют индивидуальное жилищное строительство (ИЖС), личное подсобное хозяйство. Эта категория попала под действие ипотеки в 2%. Эта мера поддержки уже прописана, банки входят в проекты, разрабатывают специальные продукты. Например, ДОМ. РФ и Сбербанк начали выдавать ее буквально в начале этого года. Такого раньше не было.

Нам надо понять, что еще нужно сделать, чтобы люди больше держались за землю, укоренились в регионе. Метод, который был, к сожалению, был в большей степени вахтовым. Да, есть территории, которые лучше развивать вахтой, — это даже правильно по отношению к людям, потому что в тайге сложно растить детей. Лучше приехать, поработать, а потом вернуться в семью. Но есть территории, которые надо заселять и заселять.

<https://iz.ru/971363/irina-tcyruleva-andrei-dobrov/eto-uzhe-ne-ekonomika-zhizni-liudei>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7668061>

## **ТАСС; 2020.01.02; В КАЛИНИНГРАДЕ ПРЕДЛОЖИЛИ УВЕЛИЧИТЬ ДАЛЬНОСТЬ СУБСИДИРОВАННЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК ИЗ РЕГИОНА**

Власти Калининградской области предложили увеличить протяженность субсидированных перелетов из региона с 1,5 тыс. км до 2 тыс. км. Об этом ТАСС сообщил в пятницу руководитель пресс-службы областного правительства Дмитрий Лысков.

Президент РФ Владимир Путин поручил принять дополнительные меры господдержки на федеральном уровне, для обеспечения доступности для жителей Калининградской области перелетов в другие города России. Предложения по этому вопросу должны быть озвучены до 1 февраля.

«В адрес Министерства транспорта РФ направлено письмо, в котором область предлагает увеличить протяженность субсидируемых перелетов из и в Калининград до 2 тыс. км», - сказал Лысков.

Он пояснил, что полеты в Калининград и из Калининграда входят в перечень субсидируемых пассажирских авиаперевозок, но дальность полетов, на которые распространяется субсидия, ограничена 1,5 тыс. км в одном направлении. «С учетом географического положения области, до 600 км авиамаршрутов в регион проходят над территориями иностранных государств. Ограничение по протяженности приводит к тому, что субсидированные полеты из Калининграда возможны только в относительно близкие регионы и не позволяет развивать прямые авиаперевозки в более отдаленные территории, например, на юг страны. Поэтому мы просим увеличить протяженность субсидированных полетов в Калининград до 2 тыс. км», - пояснил собеседник агентства.

Право на субсидированные перелеты распространяется на жителей области в возрасте до 25 лет, инвалидов, женщин в возрасте от 55 лет, мужчин старше 60 лет, многодетные семьи. Согласно данным Росавиации, в 2020 году авиаперевозки по специальным тарифам будут осуществляться из Калининграда в Москву, Калугу и Санкт-Петербург по

ценам, соответственно - 3,8 и 3,5 тыс. рублей. В Екатеринбург - 8,8 тыс. рублей, Архангельск - 5,5 тыс. рублей, Мурманск - 6 тыс. рублей, Сочи - 6,5 тыс. рублей. В них будут участвовать авиакомпании «Аэрофлот», «Сибирь», «Уральские авиалинии», Utair, «Азимут», «Северный Ветер», Red Wings, «Нордавиа». При этом, как сообщили в дирекции калининградского аэропорта Храброво, субсидированные перевозки в Сочи, Архангельск и Мурманск пока запланированы только на лето.

По данным областных властей, в целом проблем с приобретением авиабилетов по специальным тарифам жители области не испытывают.

О субсидированных авиаперевозках

Программа субсидированных авиаперевозок распространяется на Дальний Восток, Калининград и Симферополь и действует круглогодично. По данным **Росавиации**, в 2019 году на выплату десяти авиакомпаниям субсидий из федерального бюджета было изначально выделено 3,8 млрд рублей, 75% этой суммы (2,8 млрд рублей) - на субсидирование полетов с Дальнего Востока, Сибири, других районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей, 15% (572 млн рублей) - в Симферополь и обратно, еще 10% (381 млн рублей) - из Калининграда и обратно.

Согласно данным, размещенным на официальном сайте **Росавиации**, общий объем средств, выделенных из федерального бюджета на обеспечение субсидированных перевозок в 2020 году, составляет 5,8 млрд рублей. Авиаперевозки по специальному тарифу на Дальний Восток, в Симферополь, Калининград и обратно, в соответствии с постановлением правительства будут выполнять 14 компаний, по специальным тарифам планируется перевезти более 427 тыс. пассажиров.

<https://tass.ru/ekonomika/7661439>

## **ТАСС; 2020.31.01; СПЕЦПРЕДСТАВИТЕЛЬ ГРУЗИНСКОГО ПРЕМЬЕРА ВСТРЕТИТСЯ С КАРАСИНЫМ В НАЧАЛЕ МАРТА**

Спецпредставитель премьер-министра Грузии по вопросам урегулирования отношений с РФ Зураб Абашидзе сообщил, что намерен обсудить в Праге в начале марта с членом Совета Федерации Григорием Карасиным ситуацию с авиасообщением между странами.

"Наша встреча состоится на первой неделе марта. Мы обсудим вопрос авиасообщения. Мы также обсудим и все остальное, что предусматривает наша повестка дня. Это гуманитарные связи, торговля, транспорт и прочее", - сообщил Абашидзе в пятницу корр. ТАСС.

## **ТАСС; 2020.31.01; ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ АВИАКОМПАНИЯ ПОТРЕБУЕТ ИЗМЕНЕНИЙ В СИСТЕМЕ СУБСИДИРОВАНИЯ АВИАПЕРЕВОЗОК**

Создание дальневосточной авиакомпании, предложенное президентом России Владимиром Путиным, позволит ввести новые маршруты и проводить единую тарифную политику, понятную населению. При этом ей необходимо будет получить долгосрочные финансовые гарантии для закупки техники, найма и обучения персонала. О возможных проблемах при создании новой компании и предложениях, которые внесли регионы, ТАСС рассказали эксперты в авиационной отрасли и представители дальневосточных регионов.

В декабре 2019 года президент России Владимир Путин поручил правительству РФ до 31 января 2020 года проработать создание авиакомпании с парком российских самолетов для перевозок пассажиров и грузов на Дальнем Востоке. Как позже сообщила газета "Известия" со ссылкой на комитет Совета Федерации по экономической политике, создание новой авиакомпании может потребовать от 10 до 30 млрд рублей.

"Федеральное субсидирование авиаперевозок осуществляется на год, и нет законодательных возможностей, чтобы закладывать средства на срок более трех лет. Следовательно, у авиакомпаний нет долгосрочных гарантий, которые бы позволили им за счет заемных средств расширять парк самолетов, закупать новую технику, принимать и обучать сотрудников. Большой риск - брать крупные кредиты, не имея под них долгосрочных гарантий. И властям нужно решить эту проблему, возможно, за счет

капитализации будущей авиакомпании на ту сумму, которая требуется", - считает исполнительный директор отраслевого агентства "Авиапорт" Олег Пантелеев.

Властям также предстоит решить, как создать новую авиакомпанию - оформить ее на базе уже существующего предприятия или попытаться сделать это с чистого листа. Пантелеев при этом напомнил, что сейчас в большинстве дальневосточных регионов есть "домашние" авиакомпании, которые зарегистрированы на территории субъектов и платят там налоги, а также получают поддержку от местных властей. "Отдавать деньги, включая субсидии, на сторону авиакомпаниям из других регионов местные власти, наверное, не так уж хотят", - считает он, и решение может быть найдено только при переговорах между регионами Дальневосточного федерального округа (ДФО) и работающими там перевозчиками.

**Поддержка в регионах**

Представители большинства регионов ДФО сходятся на том, что создание единой авиакомпании на Дальнем Востоке положительно повлияет на развитие авиации и обеспечит создание устойчивой маршрутной сети между населенными пунктами.

"Во-первых, это создание устойчивой маршрутной сети и максимальный охват населенных пунктов, входящих в состав Арктической зоны. Немаловажна и единая концепция в политике ценообразования, которая скорее всего появится, так как стоимость авиабилетов с Дальнего Востока в европейскую часть России летом достигает 100 тыс. рублей. Если такая авиакомпания появится, это удовлетворит потребности населения в качественных регулярных авиаперевозках", - сказал начальник управления транспорта, связи и дорожного хозяйства департамента промышленной политики Чукотского автономного округа Олег Рябко.

Поддержали инициативу и в правительстве Магаданской области: "Мы, как отдаленный регион, труднодоступный и относящийся к районам Крайнего Севера, всегда поддержим любого рода инициативы, связанные с удешевлением перелетов. Для нас это особенно большая тема".

Как отметил и. о. заместителя министра транспорта и дорожного хозяйства Приморского края Григорий Плотницкий, создание новой авиакомпании с нуля - достаточно сложный процесс, и без поддержки государства его реализовать невозможно, однако, создание такой структуры на базе действующей авиакомпании упростит задачу. По его словам, будущая авиакомпания должна не только сохранить действующие маршруты, но и организовать новые. Ей предстоит проработать доступные тарифы, и без финансовой поддержки из федерального бюджета здесь не обойтись.

**Выбор перевозчика**

Представители всех дальневосточных регионов уже заявили о поддержке инициативы президента России по созданию авиакомпании для полетов на Дальнем Востоке. "Я считаю, что это революционное и очень верное решение, потому что в ДФО в отличие от других федеральных округов авиасообщение между населенными пунктами зачастую является безальтернативным. Я уверен, что создание межрегиональной авиакомпании позволит выйти на качественно новый уровень развития авиации на Дальнем Востоке, повысить частоту перевозок и снизить стоимость перелетов", - заявил председатель правительства Якутии Владимир Солодов.

При этом, по мнению якутских властей, новое предприятие следует создать при участии авиакомпании "Якутия". "Авиакомпания "Якутия" как самая крупная на Дальнем Востоке и имеющая большой опыт готова выступать одной из сторон в создании такой компании. Соответствующие предложения мы подготовили и направили в Министерство транспорта РФ. Считаю, что это дало бы новый импульс развитию и нашей авиакомпании", - заявил Солодов.

В то же время власти Сахалинской области уверены, что с поставленной задачей может справиться созданная при участии властей этого региона авиакомпания "Аврора". "Мы не только не против, но и всеми руками "за" создание специальной авиакомпании на территории ДФО. Это очень выгодно, так как благодаря появлению такой компании удастся добиться снижения стоимости перелетов и увеличить частоту рейсов. Для Сахалинской области вопрос особенно актуален, так как регион островной. Мы считаем, что "Аврора" справится с такой задачей. Создание новой авиакомпании - сложно, долго и

дорого, и, как говорится, зачем изобретать велосипед", - сказали в областном министерстве транспорта.

По мнению Пантелеева, "Аврора" действительно может стать базой для создания дальневосточной авиакомпании, так как имеет успешный опыт работы на территории округа. "Созданная еще в 2013 году авиакомпания "Аврора" была образована не на пустом месте, а на базе "Владивосток Авиа" и "Сахалинских авиатрасс", учредителями нового предприятия стали "Аэрофлот" и власти Сахалина. И в тот период правительство Сахалинской области предлагало коллегам из других регионов присоединиться к проекту, участвовать в субсидировании перевозок, то есть "Аврора" с самого начала своего существования была открыта для сотрудничества", - напомнил он.

Представитель приморского **Минтранса** Григорий Плотницкий при этом считает, что будущая авиакомпания должна эксплуатировать исключительно самолеты российского производства. Однако весь авиапарк авиакомпании "Аврора" состоит из иностранных судов. В правительстве Чукотки также отметили, что поддерживают создание единого перевозчика в ДФО на базе авиакомпании "Аврора", но при условии, что парк воздушных судов будет состоять из новейших самолетов отечественного производства.

ТАСС не удалось получить комментарии авиакомпаний "Аврора" и "Якутия" на момент публикации.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7653733>

## **ТАСС; 2020.31.01; АЭРОПОРТ КРАСНОДАРА ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ УВЕЛИЧИТ ДОЛЮ ТРАНЗИТНЫХ ПАССАЖИРОВ**

Доля транзитных пассажиров после строительства нового аэровокзального комплекса в Краснодаре должна увеличиться с 1% до 15%, в курортные города можно будет попасть без пересадки в Москве, сообщила в пятницу пресс-служба международного аэропорта Краснодар имени Екатерины II.

"[После строительства нового комплекса] в Сочи, Анапу и Геленджик, а также в другие известные туристические места Краснодарского края можно будет попасть, минуя аэропорты Москвы, через Краснодар. По данным аналитиков проекта, доля транзитных пассажиров в первые годы работы нового аэропорта достигнет 15%", - говорится в сообщении.

Уточняется, что в соответствии с планами в 2030 году турпоток в Краснодарском крае должен вырасти до 22 млн человек. Кроме того, мультимодальность транспортного узла, основанная на концентрации нескольких видов транспорта - авиа-, железнодорожного и автомобильного - на одной территории, позволит как малому, так и среднему бизнесу снизить транспортные расходы за счет грамотной и оперативной логистики. Кроме того, преимуществом проекта станет возможность расположения предприятий в непосредственной близости к транспортному узлу. Новые подъездные пути обеспечат транспортную доступность как предприятий, так и объектов инфраструктуры: аэропорта, железнодорожной и автобусных станций, грузового терминала.

Международный аэропорт Краснодара является одним из крупнейших на юге России, занимает девятое место среди российских аэропортов по количеству перевезенных пассажиров. Пассажиропоток в январе-ноябре 2019 года составил 4 млн человек. Аэропорт находится под управлением компании "Базэл Аэро", в которую входят также аэропорты Анапы и Сочи.

В феврале 2018 года власти Краснодарского края, Краснодара и компания "Базэл Аэро" на Российском инвестиционном форуме в Сочи подписали протокол о реализации проекта по развитию аэропорта до 2022 года. Планировалось строительство нового аэровокзала, привокзальной площади, грузового и VIP-терминалов, пешеходной галереи, краткосрочных и долгосрочных парковок.

Краснодарский край является основным туристическим регионом России, турпоток на Кубань в 2019 году сохранился на уровне 2018 года, составив около 17 млн человек. Пик популярности среди отдыхающих в 2019 году пришелся на летние месяцы, тогда на Кубани отдохнули 10,5 млн туристов.

<https://tass.ru/ekonomika/7652745>

## **ТАСС; 2020.31.01; ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ ОТКРОЕТ ЕЖЕДНЕВНЫЕ РЕЙСЫ В ТРИ ГОРОДА С ИЮЛЯ 2020 ГОДА**

Хабаровский край откроет ежедневные рейсы в Комсомольск-на-Амуре, Советскую Гавань и Чегдомын с июля 2020 года, сообщил в пятницу губернатор Хабаровского края Сергей Фургал на совещании, посвященном реализации национальных проектов в регионе.

Работа по повышению транспортной доступности отдаленных северных территорий Дальнего Востока ведется регионами по поручению президента РФ Владимира Путина. В январе в Хабаровском крае открыли продажу льготных авиабилетов для северных территорий региона. Стоимость билета снизилась для жителей этих районов более чем вдвое. В программе участвуют краевая авиакомпания "Хабаровские авиалинии" и "Аврора". Меньше чем за две недели было куплено свыше 1,1 тыс. билетов.

"Поставили такую задачу, подписали договор, приобретаем дополнительные самолеты и предварительно с 1 июля увеличим количество рейсов и маршрутов по субсидируемым перелетам. И, кроме этого, возобновим перелеты в Комсомольск-на-Амуре не реже чем два раза в сутки, ежедневно будем летать в Советскую Гавань и в Чегдомын. И в соседние регионы - в Благовещенск, на Камчатку, в Магадан. Посмотрим, может даже будем летать за границу", - сказал Фургал.

В настоящее время рейсы в Комсомольск-на-Амуре, в Советскую Гавань и в Чегдомын выполняются несколько раз в неделю.

Ранее министр транспорта и дорожного хозяйства Хабаровского края Валерий Немытов сообщал ТАСС, что региональные власти планируют приобрести три канадских самолета DHC-8-Q300. Сейчас авиапарк краевой авиакомпании "Хабаровские авиалинии" состоит из четырех самолетов L-410, четырех Ан-24/Ан-26-100 и одного Ан-26. Рассматривается возможность обновления парка судов самолетами типа DHC-8-400 и L-610.

Сейчас власти Хабаровского края возвращают в собственность пять аэродромов для развития авиасообщения в регионе. Летом начнутся ремонтные работы по реконструкции грунтовой взлетно-посадочной полосы на самом севере Хабаровского края - в Охотске, а также в Чегдомыне, в Советской Гавани, в поселке Херпучи.

<https://tass.ru/v-strane/7652849>

## **ТАСС; 2020.31.01; ПРОДАЖИ АВИАБИЛЕТОВ ОТКРЫЛИСЬ НА ЛЕТНИЕ РЕЙСЫ В КРЫМ ИЗ ДЕСЯТИ ГОРОДОВ**

Авиакомпания Smartavia открыла продажи билетов на прямые летние рейсы из десяти городов в Крым, сообщила в пятницу пресс-служба аэропорта Симферополь.

"Авиакомпания Smartavia открыла продажи билетов на прямые летние рейсы из 10 городов в Крым. С первых чисел июня полеты в аэропорт Симферополь начнут выполняться из Архангельска, Мурманска, Сыктывкара, Чебоксар, Белгорода, Нижнекамска, Иваново, Казани, Нижнего Новгорода и Уфы. Все рейсы будут осуществляться на комфортабельных лайнерах Boeing 737. На самолеты из Архангельска, Сыктывкара, Иваново, Чебоксар, Нижнекамска и Нижнего Новгорода билет можно приобрести по льготным субсидируемым тарифам", - говорится в сообщении.

В пресс-службе отметили, что общее количество рейсов по всем направлениям значительно вырастет по сравнению с 2019 годом. "Например, в Мурманск число рейсов за сезон увеличится с 58 до 85, а в Архангельск - с 62 до 84. Прямые перелеты по направлениям будут осуществляться до октября 2020 года", - сообщили в аэропорту.

<https://tass.ru/obschestvo/7652287>

## **RNS; 2020.31.01; «АЭРОФЛОТ» СТАЛ ПОБЕДИТЕЛЕМ ПРЕМИИ GLOBALCIO**

«Аэрофлот» победил в двух номинациях конкурса «Проекта Года 2019», организованного сообществом ИТ-директоров России GlobalCIO, сообщает пресс-служба перевозчика.

Так, проект «Система оптимизации создания, проведения и анализа маркетинговых кампаний» победил в номинации «Лучшее отраслевое решение» категории транспорт. В

номинации «Аналитические решения и Big Data — Лучший проект в грузовой логистике» «Аэрофлот» получил премию за «Автоматизированную систему прогнозирования грузопочтовых емкостей Cargo Air».

«Оба проекта реализованы с применением инструментов больших данных и моделей машинного обучения. Эти технологии остаются приоритетными для Аэрофлота, являющегося одним из лидеров в области цифровизации мировой авиаотрасли. Внедрение системы управления маркетинговыми коммуникациями с действующими и потенциальными клиентами по всем каналам позволят Аэрофлоту существенно оптимизировать процесс запуска маркетинговых кампаний. Ожидается повышение отклика на коммуникации до 25% и сокращение отписок от маркетинговых кампаний на 15%. Благодаря использованию Cargo Air, повышается операционная эффективность грузового бизнеса Аэрофлота – доступную для загрузки грузовую квоту емкостей воздушных судов Аэрофлота стало возможным прогнозировать с точностью до 90%, что позволило существенно оптимизировать коммерческую загрузку рейсов», — отметил заместитель гендиректора «Аэрофлота» по информационным технологиям Кирилл Богданов.

В пресс-службе добавили, что проекты оценивались непосредственно ИТ-директорами и руководителями ИТ-служб в течение двух месяцев через специально разработанную систему голосования.

<https://rns.online/transport/aeroflot-stal-pobeditelem-premii-GlobalCIO-2020-01-31/>