



## Ежедневный мониторинг СМИ

10 ИЮНЯ 2020

### СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; ДАНИИЛ ШАБАШОВ; 2020.09.06; ИЗ НАЦПРОЕКТОВ В НАЦПЛАН: КАК ТРАНСПОРТНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО ПОМОЖЕТ ВОССТАНОВИТЬ ЭКОНОМИКУ .....	5
ТАСС; 2020.09.06; РЕГИОНЫ ПОЛУЧАТ ДОПФИНАНСИРОВАНИЕ НА ДОСРОЧНЫЙ РЕМОНТ ДОРОГ В 2020 ГОДУ ЗА СЧЕТ НАЦПРОЕКТА.....	8
ТАСС; 2020.09.06; «МЕДИАЛОГИЯ»: СМИ В МАЕ ЧАЩЕ ВСЕГО РАССКАЗЫВАЛИ О НАЦПРОЕКТАХ ПО ДОРОГАМ И ЖИЛЬЮ.....	8
ТАСС; 2020.09.06; В ЧУВАШИИ В 2020 ГОДУ ОТРЕМОНТИРУЮТ ТРИ МОСТА И БОЛЕЕ 70 КМ ДОРОГ .....	9
ТАСС; 2020.09.06; ДАМБА ДЛЯ ЗАЩИТЫ ВЕЛИКОГО УСТЮГА ОТ ПОДТОПЛЕНИЙ БУДЕТ ГОТОВА К 2022 ГОДУ .....	10
ПРАЙМ; 2020.09.06; ДЕНЬГИ НА НОВЫЙ МОСТ ЧЕРЕЗ ЗЕЮ В ПРИАМУРЬЕ ПОСТУПЯТ В РЕГИОН В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ – ХУСНУЛЛИН .....	11
ТАСС; 2020.09.06; ПОПРАВКИ В ЗАКОН РФ О Ж/Д ТРАНСПОРТЕ ПРОТИВОРЕЧАТ НОРМАМ ЕАЭС – ОПЕРАТОРЫ КАЗАХСТАНА.....	12
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.10.06; МИНТРАНС РЕШИЛ ЗА ЗАЙЦАМИ НЕ ГНАТЬСЯ; В ПЕРВОМ ЧТЕНИИ ПРИНЯТ ЗАКОНОПРОЕКТ О ЗАПРЕТЕ ВЫСАЖИВАТЬ ЮНЫХ БЕЗБИЛЕТНИКОВ ИЗ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА.....	12
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.10.06; ПЛАТЕЖНАЯ ДИСЦИПЛИНА ПОЕХАЛА; АВТОПЕРЕВОЗЧИКИ ЖАЛУЮТСЯ НА РАСТУЩИЕ НЕПЛАТЕЖИ .....	14
КОММЕРСАНТЪ; ИЛЬЯ УСОВ, ОЛЬГА НИКИТИНА И АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.10.06; «КРИЗИС НЕ КРИЗИС, НАША ЗАДАЧА – НАРАЩИВАТЬ ДОЛЮ»; ГЕНДИРЕКТОР «ГАЗПРОМБАНК ЛИЗИНГА» МАКСИМ АГАДЖАНОВ О ВЛИЯНИИ ПАНДЕМИИ И ПЛАНАХ РОСТА.....	15
КОММЕРСАНТЪ (Н.НОВГОРОД); РОМАН КРЯЖЕВ; 2020.09.06; СУД ОЦЕНИЛ ОБХОДНОЙ МАНЕВР; С ГУАД ВЗЫСКИВАЮТ 94 МЛН РУБЛЕЙ ПО РАЗОРВАННОМУ КОНТРАКТУ С ПРОЕКТИРОВЩИКОМ ОБЪЕЗДА БАЛАХНЫ .....	21
КОММЕРСАНТЪ; АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ; 2020.10.06; UBER ДЛЯ ЗЕРНА МЕНЯЕТ ВЛАДЕЛЬЦА; АГРОХОЛДИНГ ВТБ МОЖЕТ КУПИТЬ SMARTSEEDS ..	22
КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.09.06; НОВАТЭК ЗАКАЗАЛ БАРЖИ В КОРее; ХРАНИЛИЩА ЗА \$750 МЛН БУДУТ ИСПОЛЬЗОВАНЫ ДЛЯ ПЕРЕВАЛКИ СПГ В МУРМАНСКЕ И НА КАМЧАТКЕ .....	23
РБК; ГАЯНА ДЕДУРИНА, МАРИЯ ЛИСИЦЫНА; 2020.09.06; ЭКСПЕРТЫ НАЗВАЛИ 2020 ГОД ХУДШИМ В ИСТОРИИ АВИАЦИИ.....	24
РБК; СЕРГЕЙ СОБОЛЕВ, ЕЛЕНА СУХОРУКОВА; 2020.10.06; СОТНИ РОССИЯН ОТПРАВИЛИСЬ ЗА РУБЕЖ В АПРЕЛЕ ПРИ ЗАКРЫТЫХ ГРАНИЦАХ .....	25
РБК; 2020.09.06; СЕРГЕЙ КОБЗЕВ – О БУДУЩЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В РОССИИ.....	26
РИА НОВОСТИ; 2020.09.06; МИНТРАНС РАССКАЗАЛ О НАРУШЕНИЯХ АЭРОПОРТАМИ И АВИАКОМПАНИЯМИ АНТИКОРОНАВИРУСНЫХ МЕР .....	27

---

RNS; 2020.09.06; ДВЕ СТРАНЫ СООБЩИЛИ О ПЛАНАХ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ С РОССИЕЙ.....	28
ИНТЕРФАКС; 2020.09.06; РОССИЯ И ЕГИПЕТ НЕИЗБЕЖНО ПРИДУТ К ВОЗОБНОВЛЕНИЮ ЧАРТЕРНОГО АВИАСООБЩЕНИЯ МЕЖДУ СТРАНАМИ – БОГДАНОВ.....	29
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; СВЕТЛАНА ЗАВЕРНЯЕВА; 2020.09.06; ПРАВИТЕЛЬСТВО БУДЕТ РУКОВОДИТЬ ПОИСКОВЫМИ ОПЕРАЦИЯМИ НА МОРЕ.....	29
ТАСС; 2020.09.06; ГОСДУМА ПОДДЕРЖАЛА В I ЧТЕНИИ ЗАПРЕТ НА ВЫСАДКУ ИЗ ТРАНСПОРТА ДЕТЕЙ-БЕЗБИЛЕТНИКОВ.....	29
РИА НОВОСТИ; 2020.09.06; ГД ПОДДЕРЖАЛА ПРОЕКТ О МЕЖРЕМОНТНЫХ СРОКАХ КАПРЕМОНТА АЭРОДРОМОВ.....	30
РИА НОВОСТИ; 2020.09.06; РОСТУРИЗМ НАЗВАЛ ДАТУ НАЧАЛА ПОЛНОЦЕННОГО КУРОРТНОГО СЕЗОНА В РОССИИ.....	30
ТАСС; 2020.09.06; РУХНУВШИЙ ПОД МУРМАНСКОМ МОСТ ВОССТАНОВЯТ ЗА 1,2 МЛРД РУБЛЕЙ ПО ЗАКАЗУ РЖД.....	31
ИНТЕРФАКС; 2020.09.06; СЛЕДОВАТЕЛИ ИЗЪЯЛИ У ПОДРЯДЧИКОВ ДОКУМЕНТАЦИЮ ПО РЕМОНТУ РУХНУВШЕГО ПОД МУРМАНСКОМ МОСТА.....	31
ТАСС; 2020.09.06; ПАТРУШЕВ СВЯЗАЛ ОБРУШЕНИЕ МОСТА ПОД МУРМАНСКОМ С НЕСВОЕВРЕМЕННЫМ РЕМОНТОМ ОБЪЕКТА.....	32
ИНТЕРФАКС; 2020.09.06; В МУРМАНСКОМ МЧС ОТКАЗАЛИСЬ СЧИТАТЬ ПАВОДОК ОСНОВНОЙ ВЕРСИЕЙ ОБРУШЕНИЯ МОСТА.....	32
ТАСС; 2020.09.06; ВОЕННЫЕ ГОТОВЯТ НОВЫЕ ПОДРЫВЫ ПОРОДЫ ДЛЯ ПУТЕЙ ОБХОДА МОСТА ПОД МУРМАНСКОМ.....	33
ТАСС; 2020.10.06; В АРГЕНТИНЕ ПОСЛЕ ВЫВОЗНОГО АВИАРЕЙСА ОСТАЮТСЯ 50 РОССИЯН, ОБРАТИВШИХСЯ В ПОСОЛЬСТВО.....	33
ТАСС; 2020.10.06; РОССИЯНЕ ВЫЛЕТЕЛИ ИЗ США НА РОДИНУ ВОЗВРАТНЫМ РЕЙСОМ «АЭРОФЛОТА».....	34
РИА НОВОСТИ; 2020.10.06; ВЫВОЗНОЙ БОРТ «АВРОРЫ» ДОСТАВИЛ РОССИЯН С ПХУКЕТА ВО ВЛАДИВОСТОК.....	35
ТАСС; 2020.09.06; ВЫВОЗНЫЕ РЕЙСЫ ИЗ АРМЕНИИ В РОССИЮ ЗАПЛАНИРОВАНЫ НА 10 ИЮНЯ.....	35
РИА НОВОСТИ; 2020.09.06; В ПОСОЛЬСТВЕ РАССКАЗАЛИ О ПЕРЕНОСЕ ВЫВОЗНОГО РЕЙСА ИЗ ТАШКЕНТА В МОСКВУ.....	35
РИА НОВОСТИ; 2020.09.06; В МИНКОМСВЯЗИ РАССКАЗАЛИ О ВЫВОЗНОМ РЕЙСЕ ИЗ НЬЮ-ЙОРКА.....	36
РИА НОВОСТИ; 2020.09.06; ВЫВОЗНОЙ РЕЙС ИЗ ПАРИЖА В МОСКВУ ЗАПЛАНИРОВАЛИ НА 12 ИЮНЯ.....	36
ТАСС; 2020.09.06; ВЫВОЗНОЙ РЕЙС «АВРОРЫ» ИЗ ТОКИО С РОССИЯНАМИ НА БОРТУ ПРИЗЕМЛИЛСЯ ВО ВЛАДИВОСТОКЕ.....	36
ТАСС; 2020.09.06; НАХОДЯЩИЕСЯ В ЕГИПТЕ И АРМЕНИИ ЖИТЕЛИ СЕВЕРНОЙ ОСЕТИИ ВЕРНУТСЯ НА РОДИНУ.....	37
ГТРК МУРМАН; 2020.09.06; СТРОИТЕЛЕЙ-АВТОДОРОЖНИКОВ БУДУТ ГОТОВИТЬ В МГТУ.....	37
ПРАЙМ; 2020.09.06; ГРУЗОБОРОТ РОССИЙСКИХ МОРСКИХ ПОРТОВ В ЯНВАРЕ-МАЕ ВЫРОС ДО 351,4 МЛН ТОНН.....	37
ТАСС; 2020.09.06; ОБЯЗАТЕЛЬНУЮ ОБСЕРВАЦИЮ ДЛЯ ПРИЕЗЖАЮЩИХ В КРЫМ ИЗ ДРУГИХ РЕГИОНОВ ОТМЕНЯТ С 15 ИЮНЯ.....	38
ТАСС; 2020.09.06; В РЕГИОНАХ ПОВОЛЖЬЯ ОТМЕНЯЮТ ПРОПУСКА И ИЗОЛЯЦИЮ ДЛЯ ПРИЕЗЖИХ.....	38

---

---

РЖД ПАРТНЕР; АНАСТАСИЯ ИГОНИНА; 2020.09.06; ЭКСПЕРТЫ НАЗВАЛИ ПЛЮСЫ И МИНУСЫ РАЗРАБАТЫВАЕМОЙ СИСТЕМЫ ОНЛАЙН-ТАХОГРАФОВ .....	39
ТАСС; 2020.09.06; ЦЕНТР ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ БУДЕТ СОЗДАН НА СТАВРОПОЛЬЕ .....	41
ТАСС; 2020.09.06; ОБЪЕМ РЕМОНТА ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ В ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ В 2020 ГОДУ УВЕЛИЧИЛИ БОЛЕЕ ЧЕМ ВДВОЕ.....	41
ТАСС; 2020.09.06; МИНСТРОЙ ПЕРЕСМОТРИТ ТРЕБОВАНИЯ К СТРОИТЕЛЬСТВУ ДОРОГ ДЛЯ УСКОРЕНИЯ ПРОЕКТА ЦКАД.....	42
ТАСС; 2020.09.06; ПОСТРАДАВШИЕ ОТ ПАВОДКА ДОРОГИ В ПЕРМСКОМ КРАЕ ВОССТАНОВЯТ К АВГУСТУ .....	42
ТАСС; 2020.09.06; ГОЛУБЕВ ПРЕДЛОЖИЛ ВКЛЮЧИТЬ В ГОСПРОГРАММУ СТРОИТЕЛЬСТВО ОБХОДА РОСТОВА-НА-ДОНУ .....	43
ТАСС; 2020.09.06; НА КУБАНИ В 2021 ГОДУ НАЧНЕТСЯ СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ К ГОРНОЛЫЖНОМУ КУОРТУ ЛАГОНАКИ .....	43
РБК КРАСНОДАР; 2020.09.06; НА ПРОДОЛЖЕНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ТРАССЫ ДО ЛАГОНАКИ ВЫДЕЛЯТ 1,6 МЛРД РУБЛЕЙ.....	44
РОССИЯ 1 ВЕСТИ; 2020.09.06; АВТОЭКСПЕРТ АЛЕКСАНДР ШУМСКИЙ: МЫ ДОСТИГЛИ ПРЕДЕЛА УЖЕСТОЧЕНИЯ НАКАЗАНИЙ ЗА ПЬЯНЫЕ ДТП .....	44
РИА НОВОСТИ; 2020.09.06; ВО ФРАКЦИИ ЕР ПРОРАБОТАЮТ МЕХАНИЗМ КОНФИСКАЦИИ АВТО У ПЬЯНЫХ ВОДИТЕЛЕЙ.....	44
ТАСС; 2020.09.06; В ГИБДД ОПРОВЕРГЛИ ИНФОРМАЦИЮ ОБ УЖЕСТОЧЕНИИ НАКАЗАНИЯ ЗА НАРУШЕНИЯ ПДД .....	45
ТАСС; 2020.09.06; В ГОСДУМЕ СЧИТАЮТ, ЧТО УЖЕСТОЧАТЬ НАКАЗАНИЕ ЗА ПЬЯНЫЕ ДТП НЕТ СМЫСЛА.....	45
ТАСС; 2020.09.06; ДЕПУТАТ ГОСДУМЫ ПОДГОТОВИТ ПРОЕКТ ОБ ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ РАЗДЕЛИТЕЛЯХ МЕЖДУ ВСТРЕЧНЫМИ ПОЛОСАМИ.....	46
ТАСС; 2020.09.06; В GOOGLE MAPS МОЖНО БУДЕТ ПРОВЕРИТЬ ЗАГРУЖЕННОСТЬ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА.....	47
ДОРИНФО; 2020.09.06; МИНТРАНС САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ ОШТРАФОВАЛИ ЗА ОТКРЫТИЕ ФРУНЗЕНСКОГО МОСТА В САМАРЕ БЕЗ РАЗРЕШЕНИЯ НА ВВОД .....	47
ТАСС; 2020.09.06; В ЭЛИСТЕ ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ ВОЗОБНОВИЛ РАБОТУ В НОВОМ ФОРМАТЕ .....	48
ГУДОК: ЕВГЕНИЯ МУСИХИНА; 2020.09.06; НА ПОРОГЕ ВЫХОДА; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ГОТОВЯТСЯ ПЕРЕЙТИ К ПРИВЫЧНОМУ ГРАФИКУ РАБОТЫ.....	49
ПРАЙМ; 2020.09.06; РЖД ИЩУТ РАЗРАБОТЧИКОВ НОВОГО МАТЕРИАЛА ПРОТИВ НАЛЕДИ НА ТОКОПРИЕМНИКАХ ЭЛЕКТРИЧЕК .....	50
РОССИЯ 1 ВЕСТИ; 2020.09.06; ВНУТРЕННЕЕ СООБЩЕНИЕ. СПЕЦИАЛЬНЫЙ РЕПОРТАЖ ЮЛИИ МАКАРОВОЙ .....	51
ТАСС; 2020.10.06; В УДАЛЕННОМ ПОСЕЛКЕ НА СЕВЕРЕ КАМЧАТКИ НАЧАЛАСЬ РЕКОНСТРУКЦИЯ АЭРОДРОМА .....	51
ТАСС; 2020.09.06; В ГОСДУМУ ВНЕСЛИ ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ УПРОЩЕНИИ ПРАВИЛ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЛЕГКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ.....	51
РИА НОВОСТИ; 2020.09.06; В ГЛАВНОМ АЭРОПОРТУ КАМЧАТКИ ВВЕДУТ СТРОГИЙ ПРОПУСКНОЙ РЕЖИМ .....	52
ТАСС; 2020.09.06; СРОК РЕКУЛЬТИВАЦИИ СВАЛКИ У АЭРОПОРТА ОРЕНБУРГА ОТЛОЖИЛИ НА ГОД .....	53
ТАСС; 2020.09.06; АЭРОПОРТЫ УФО ГОТОВЯТСЯ К ВОЗВРАЩЕНИЮ ПАССАЖИРОПОТОКА С УЧЕТОМ ТРЕБОВАНИЙ ЭПИДБЕЗОПАСНОСТИ .....	54

---

## Министерство транспорта РФ

---

ТАСС; 2020.09.06; АВИАКОМПАНИЯ «АВРОРА» ВОЗОБНОВИЛА  
СУБСИДИРУЕМЫЕ РЕЙСЫ МЕЖДУ КАВАЛЕРОВО И ХАБАРОВСКОМ .....55  
ИНТЕРФАКС; 2020.09.06; АВИАКОМПАНИЯ «ЯМАЛ» УВЕЛИЧИТ ЧАСТОТУ  
ПОЛЕТОВ В МОСКВУ И ВОЗОБНОВИТ РЕЙСЫ В СОЧИ И СИМФЕРОПОЛЬ .....55

## ПУБЛИКАЦИИ

### ТАСС; ДАНИИЛ ШАБАШОВ; 2020.09.06; ИЗ НАЦПРОЕКТОВ В НАЦПЛАН: КАК ТРАНСПОРТНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО ПОМОЖЕТ ВОССТАНОВИТЬ ЭКОНОМИКУ

Благодаря общенациональному плану восстановления российская экономика уже через полтора года должна преодолеть последствия эпидемии и вернуться к устойчивому росту. В основе проекта плана – и прямая поддержка населения, и цифровизация госуслуг, и масштабные вложения в транспортную инфраструктуру. В проект документа вошли вся строительная часть **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги» (БКАД)** и ряд транспортных проектов Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (**КПМИ**). В том, как эти стройки обеспечивают и долгосрочное развитие страны, и реальную поддержку людей, разобрался портал «Будущее России. Национальные проекты».

На этой неделе премьер-министр **Михаил Мишустин** представил президенту **Владимиру Путину** проект общенационального плана действий по восстановлению экономики, занятости и доходов населения после пандемии. В нем порядка 500 мероприятий, некоторые из них уже реализуются. Так, начаты выплаты семьям с детьми и оказание финансовой помощи потерявшим работу. В полную силу план должен заработать с 1 июля этого года, после дополнительной проработки, в том числе с отраслевым сообществом. Но основные его направления фактически определены.

Так, особую роль в плане занимают транспортные стройки, которые напрямую являются частью профильных **нацпроектов**, – это ремонт и строительство автодорог, развитие транспортных коридоров, расширение БАМа и Транссиба, реконструкция аэропортов, модернизация водных путей и строительство ледоколов. В сумме вложения в эти проекты в 2020–2021 годах оцениваются почти в 2,07 трлн рублей. Несмотря на пандемию, правительство не только предлагает сохранить расходы на проекты, но и делает ставку на их ускоренное завершение.

Сдвинуть влево

На год раньше, в 2023 году, план предлагает завершить все строительно-ремонтные работы в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»**. А это, напомним, ремонт почти 45 тыс. км региональных трасс и 30 тыс. км улиц. О том, что регионы готовы к ускоренной реализации **нацпроекта**, профильный вице-премьер Марат Хуснуллин говорил еще в апреле. Средства и возможности в общенациональном плане для этого также предусмотрены: к примеру, все дорожные фонды регионов предлагается сохранить и запретить их использование в иных целях, а подрядчикам могут выдать госсубсидии и госгарантии на досрочное исполнение контрактов.

Эти меры практически распространяются и на транспортные стройки, перекочевавшие в план из **КПМИ**. При этом Хуснуллин уже анонсировал скорое завершение строительства ЦКАД, а также возможность завершения на четыре года раньше (в 2024-м) строительства автотрассы Москва – Казань. Обе магистрали станут частью международного транспортного коридора Европа – Западный Китай. В него же входит и включенная в общенациональный план реконструкция трассы М-10 от Санкт-Петербурга до Финляндии. Также в плане и другие комплексные дорожные объекты, включающие автообходы крупных городов: Екатеринбурга, Тольятти, Хабаровска, Краснодара.

Как подчеркивают в **Минтрансе РФ**, объекты, включаемые в общенациональный план, из **КПМИ** не исключаются. «Включение объектов **КПМИ** в общенациональный план предполагает усиление контроля их реализации, а также возможность их финансирования

в приоритетном порядке», – поясняют в министерстве. При этом для включения в план были предложены наиболее капиталоемкие мероприятия с хорошо проработанной проектно-сметной документацией.

### Традиционная роль транспорта

По мнению экспертов, масштабная роль транспортных проектов в общенациональном плане закономерна. Транспортному строительству отводится роль антикризисной меры со времен выхода из Великой депрессии в США в 1930-х, послевоенного восстановления в Европе, а также заложения президентом Эйзенхауэром в 1956 году сети скоростных дорог в США. Пользуются ею страны и сегодня. «Так, в Китае, США, а также некоторых странах Европы уже возобновлены стройки и выработаны дополнительные планы вложений в транспортную инфраструктуру. Германия на днях анонсировала пакет антикризисных мер в виде госинвестиций в цифровую инфраструктуру и железнодорожный транспорт на сумму 28 млрд евро», – говорит замначальника департамента экономики и развития транспорта Аналитического центра при правительстве РФ Сергей Дягилев.

«Ставка беспспорна», – соглашается директор Института транспорта Высшей школы экономики Михаил Блинкин. Но, по мнению эксперта, важно, что современные акценты уже другие. В прошлом веке большие стройки занимали огромное число людей с лопатами, а сегодняшние стройки тех же дорог высшей категории высокотехнологичны и малолюдны, поясняет он. Поэтому речь идет не столько о занятости населения, сколько о мультипликативном эффекте. Международный опыт говорит, что каждый рубль, вложенный в инфраструктуру, может приносить до 7 рублей ВВП, потому что по цепочке рождает спрос на дорожно-строительные материалы, металлоконструкции, спецтехнику и задействует людей в смежных отраслях.

### Выбор из лучших

Именно по принципу масштаба влияния на экономику как в ходе строительства, так и в ходе эксплуатации выбирались проекты из **КПМИ**, подтверждает Дягилев. Он добавляет, что к эффектам крупных транспортных строек относятся возможность выхода на новые рынки, увеличение транспортной доступности, повышение скорости перевозок и, как следствие, сокращение транспортных издержек и снижение конечной стоимости перевозимой продукции и пассажирских билетов.

Так, автотрасса Москва – Казань не просто свяжет города Среднего Поволжья со столицами страны и региона, но и привлечет около 70 млн тонн грузов только во внутреннем сообщении и поможет созданию дополнительных 40–50 тыс. рабочих мест. Развитие БАМа и Транссиба не только позволит задействовать 300–400 тыс. человек на работах по железнодорожной сети протяженностью свыше 12 тыс. км, но и будет способствовать экспорту с основных месторождений Сибири и Дальнего Востока угля, железных, медных и полиметаллических руд. Освоение арктических территорий России, строительство нового атомного ледокольного флота обеспечат как национальную безопасность, так и возможность реализации крупных углеводородных проектов по транспортировке сжиженного природного газа и нефти.

### Безопасная дорога у дома

Есть макроэффекты и у **БКАД**. К примеру, отечественной дорожной спецтехники для его исполнения в целом до 2024 года планируется закупить 826 единиц. Но главное, считает Блинкин, в том, что работы в рамках **БКАД** распределены по всей стране и идут на региональном и местном уровнях вплоть до улиц, переходов, столбов в муниципалитетах. «В **БКАД** не задействованы гиганты строительной индустрии, ремонты ведет чистой воды малый и средний бизнес, – отмечает он. – Поэтому миллиарды рублей **БКАД** – это и прямая поддержка местной занятости, и огромный социальный эффект. Люди ремонтируют дороги, которые 10–20 лет не ремонтировалась, по которым они сами ездят,

их соседи, жители этого же города, области». Это эффект изменений «прямо за окном», который очень важен в современных условиях.

Не менее важны социальные и экологические эффекты в строительстве обходов крупных городов, добавляет Блинкин. В современных российских условиях каждый обход города – это вклад и в нормальную городскую среду, и в повышение эффективности перевозок в стране, говорит эксперт. Ведь сейчас федеральные транзитные трассы фактически проходят по улицам. А это и узкое «горло», и снижение скорости, и экологическая и гуманистическая проблемы. «Нет ничего сквернее, чем читать жалобы людей, у которых под окнами интенсивный грузовой трафик, неизбежный на федеральной дороге», – признается Блинкин. А когда этот трафик пойдет в обход города, он принесет пользу экономике и не создаст проблем жителям.

Но даже попадание в общенациональный план не гарантирует проектам полноценный зеленый свет. На сегодняшний день никаких сокращений расходной части бюджета не предусмотрено, а дополнительные средства планируется привлекать из Фонда национального благосостояния и новых заимствований. «Но что будет через три – шесть месяцев, не скажут сейчас даже самые компетентные макроэкономисты», – отмечает Блинкин. Много будет зависеть от дальнейшего развития ситуации с распространением коронавируса в мире и спроса на энергоносители.

Как отмечает Дягилев, помимо финансирования потребуются проработка вопросов обеспечения. «Например, не во всех регионах имеются свободные мощности и необходимый объем трудовых ресурсов, потребуются четкий план потребности в строительной технике, безопасные и эффективные меры привлечения трудовых ресурсов и т.п.», – говорит он.

При этом Блинкин добавляет, что «не только возможности, но и невероятная бюрократия остается препятствием для многих хороших проектов». Как поясняет эксперт, в мировой практике на любой крупный проект проводятся жесточайшие открытые конкурсы, участие в которых могут себе позволить только большие корпорации. Но на стандартных лотах вроде ремонта улиц, как правило, выбор за местной администрацией, которая сама решает, кого из подрядчиков с хорошей репутацией привлечь к проекту. У нас же местный подрядчик с грейдером, бульдозером, грузовиком и полусотней рабочих вынужден биться на конкурсах за каждый подряд вплоть до установки одного столба освещения, и это сильно тормозит работы, особенно с учетом короткого строительного сезона.

Основная роль транспорта – обеспечение функционирования экономических процессов в стране. «Его бесперебойная работа обеспечивает товарообмен, транспортную подвижность населения, пространственную связность страны, геостратегическую безопасность и является условием для развития большинства иных отраслей экономики», – говорит Дягилев.

Но необходимо учитывать, что при большой площади Россия уступает большинству развитых стран в плотности транспортной сети. «Китаю в плотности автодорожной сети Россия уступает более чем в три раза, в плотности железнодорожной сети – на треть, – говорит эксперт. – Таким образом, без нарастающих темпов ввода в эксплуатацию новых объектов транспортной инфраструктуры и их модернизации Россия в перспективе не сможет реализовать необходимые высокие темпы развития экономики, транзитный потенциал и обеспечить необходимую транспортную мобильность населения». Поэтому, по мнению эксперта, развитие объектов транспортной инфраструктуры должно стать одной из приоритетных задач для преодоления масштабного экономического кризиса, вызванного COVID-19.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/iz-nacproektov-v-nacplan-kak-transportnoe-stroitelstvo-pomozet-vosstanovit-ekonomiku>

### **ТАСС; 2020.09.06; РЕГИОНЫ ПОЛУЧАТ ДОПФИНАНСИРОВАНИЕ НА ДОСРОЧНЫЙ РЕМОНТ ДОРОГ В 2020 ГОДУ ЗА СЧЕТ НАЦПРОЕКТА**

Российские регионы получают дополнительное финансирование, если с опережением будут строить и ремонтировать дороги в 2020 году по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Минфин РФ одобрил выделить необходимую сумму из средств **нацпроекта**, заложенных на будущие годы, сообщил **вице-премьер Марат Хуснуллин** в интервью программе «Право на справедливость» на Первом канале. «Мы, несмотря на коронавирус, поставили задачу в этом году увеличить объем ввода и ремонта дорог. И кстати нам это удастся, многие регионы идут с опережением графиков, то есть мы как антикризисную меру предложили... сказали, те, кто может потянуть – стройте больше. Во-первых, это загрузка, налоги, улучшается качество жизни людей, это самое главное. Поэтому многие регионы взяли дополнительную нагрузку, с Антоном Германовичем (министр финансов РФ) мы договорились, что дополнительно тем, кто выполнит, мы дадим дополнительные деньги за счет возмещения денег следующего года», – сказал он.

Таким образом, в 2020 году региональные дороги будут отремонтированы как минимум в запланированном объеме, добавил Хуснуллин.

Как ранее сообщал **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**, правительство также обсуждает возможность субсидирования процентных ставок по кредитам на опережающее строительство инфраструктуры.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/8689941>

### **ТАСС; 2020.09.06; «МЕДИАЛОГИЯ»: СМИ В МАЕ ЧАЩЕ ВСЕГО РАССКАЗЫВАЛИ О НАЦПРОЕКТАХ ПО ДОРОГАМ И ЖИЛЬЮ**

**Нацпроекты «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** и «Жилье и городская среда» стали самыми упоминаемыми в СМИ в мае 2020 года. Количество сообщений по «дорожному» **нацпроекту** составило 27,6 тыс., а по **нацпроекту «Жилье и городская среда»** – 14,2 тыс. Об этом говорится в исследовании «Медиалогии», подготовленном специально для портала «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого является ТАСС.

Двойка лидеров месяцем ранее выглядела аналогичным образом.

Третье место занял **нацпроект «Демография»** с результатом 12,6 тыс. сообщений. Количество сообщений о **нацпроектах «Малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы», «Здравоохранение», «Культура», «Образование»** и «Экология» составило от 7,9 тыс. сообщений до более чем 11 тыс. сообщений.

Из них наибольшее количество сообщений в СМИ посвящено **нацпроектам «Экология»** и «Образование» – 11,016 тыс. и 10,3 тыс. сообщений соответственно.

**Нацпроект** по цифровой экономике набрал 4,7 тыс. сообщений, по производительности труда – 3 тыс. сообщений, по экспорту – 2,8 тыс., по науке – 2,2 тыс. сообщений и по комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры чуть более 1,5 тысячи.

При этом **нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** стал самым упоминаемым и в телевизионных, и в печатных, и в электронных СМИ, заняв долю в 28,6%, 22,1% и 23,9% этих видов СМИ соответственно.

На втором месте в телевизионных и электронных СМИ – **нацпроект «Жилье и городская среда»** (12,6% и 12,3% соответственно), в печатных СМИ – «Демография» (14,5%).

**Нацпроект «Жилье и городская среда»** также занял третье место по упоминаемости в печатных СМИ (13,4%), в телевизионных и электронных СМИ третье место за **нацпроектом «Демография»** (10,3% и 10,7% соответственно).

По данным «Медиалогии», как и в апреле, **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** оказался аутсайдером по упоминаниям в СМИ: на телевидении сообщения о нем составили 0,4%, в интернете – 1,4%. **Нацпроект «Наука»** при этом показал наименьший показатель по упоминаемости в печатных СМИ (0,6%).

Регионы и темы

Наиболее упоминаемыми в СМИ регионами в контексте **нацпроектов** в мае 2020 года стали Нижегородская область, Краснодарский край и Башкортостан.

Нижегородская область сохраняет лидерство не первый месяц: она была самой упоминаемой как в конце прошлого года, так и в январе, в феврале, марте и апреле 2020 года. В мае она сохранила лидерство с результатом 5,4 тыс. сообщений.

Наиболее интересными для СМИ в этом регионе стали новости о начале масштабного дорожного ремонта, о конкурсе «социальный предприниматель 2.0» и о начале отбора проектов на Всероссийский конкурс лучших проектов создания комфортной городской среды 2021 года «Малые города и исторические поселения».

Вторым по числу упоминаний в мае стал Краснодарский край (почти 4 тыс. сообщений). Месяцем ранее регион не вошел в тройку финалистов ежемесячного рейтинга. Журналисты рассказывали об увеличении экспорта сахара, о выплатах многодетным семьям и о специальной обучающей программе для студентов.

Третье место занял Башкортостан (месяцем ранее был вторым). Об этом регионе за прошедший месяц было опубликовано около 3,7 тыс. сообщений.

Как отмечают в «Медиалогии», главными стали сообщения о первых отремонтированных в рамках **нацпроекта** дорогах, о конкурсах на гранты для сельхозпроизводителей, а также об обновлении и строительстве новых объектов культуры.

Московская область, которая месяцем ранее занимала третье место, опустилась в мае на пятое с результатом 3,1 тыс. сообщений.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/medialogia-smi-v-mae-case-vsego-rasskazyvali-o-nacproektah-po-dorogam-i-zilu>

### **ТАСС; 2020.09.06; В ЧУВАШИИ В 2020 ГОДУ ОТРЕМОНТИРУЮТ ТРИ МОСТА И БОЛЕЕ 70 КМ ДОРОГ**

Власти Чувашии запланировали выполнить в 2020 году ремонт 72 км дорог и трех мостов по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Об этом говорится в сообщении, опубликованном на сайте Министерства транспорта РФ по итогам совещания **министра транспорта Евгения Дитриха** и врио главы региона Олега Николаева, которое прошло во вторник в режиме видеоконференции.

«В частности, речь шла о реализации национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Работы по нему в республике ведутся на 53 объектах. В 2020 году планируется отремонтировать 72 км дорог и три моста», – отмечается в сообщении.

Как уточнили ТАСС в **пресс-службе** администрации главы республики, в 2019 году в Чувашии было отремонтировано 103,7 км дорог.

По информации министерства, обсуждались также вопросы реконструкции рулежной дорожки и части перрона аэродрома Чебоксар. Сейчас в республике разрабатывается технико-экономическое обоснование будущих работ. На совещании рассматривался вопрос начала реализации федерального проекта «Мосты и путепроводы».

«В настоящее время субъектом разрабатывается проектная документация на ремонт трех мостов и одного путепровода. Кроме того, шла речь о строительстве третьего транспортного полукольца в Чебоксарах, которое свяжет между собой три района города», – говорится в сообщении.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/8686693>

<https://futureussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-cuvasii-v-2020-godu-otremontiruyut-72-km-dorog-i-tri-mosta>

### **ТАСС; 2020.09.06; ДАМБА ДЛЯ ЗАЩИТЫ ВЕЛИКОГО УСТЮГА ОТ ПОДТОПЛЕНИЙ БУДЕТ ГОТОВА К 2022 ГОДУ**

Дамба в Великом Устюге Вологодской области для защиты города от паводка и наводнений будет полностью готова к 2022 году. Об этом сообщил во вторник губернатор региона Олег Кувшинников.

«Один из ключевых объектов Великоустюгского района – противопаводковая дамба на Северной Двине. Сейчас рабочие занимаются устройством земляной насыпи и укладкой железобетонных плит. Второй этап строительства завершим к началу декабря. Дамба полностью будет готова к 2022 году и станет еще одним решением паводкового вопроса на Вологодчине», – написал Кувшинников на своей странице во «ВКонтакте».

По данным пресс-службы губернатора, в прошлом году в Великом Устюге было завершено строительство первого этапа инженерных сооружений общей стоимостью 500 млн рублей. «Построено свыше двух километров берегоукрепления, а также начато строительство второго этапа объекта стоимостью 360 млн рублей», – привела **пресс-служба** слова начальника Департамента природных ресурсов и охраны окружающей среды области Дмитрия Банникова на совещании у губернатора с участием руководства Великоустюгского района.

На втором этапе ведется строительство двухрядной шпунтовой стенки в 1,3 км и земляной насыпи протяженностью 400 м с укреплением откосов. Завершить работы по забивке шпунта планируется до 1 сентября, насыпь готова на 83%. Завершить все работы по контракту необходимо до 1 декабря. На третьем этапе до 2021 года планируется построить еще 2,7 км земляной дамбы. Ее стоимость оценивается в 300 млн рублей. Заявка на федеральное финансирование направлена и одобрена, средства должны быть выделены в следующем году, говорится в сообщении.

Старинный город Великий Устюг ранее постоянно подтапливало из-за особенностей северных рек, которые зимой промерзают, образуя ледовые заторы. Весной 2016 года город пережил небывалое половодье. Тогда уровень воды превысил 9 метров при критическом показателе в 7,3 м. В зону подтопления попали 22 населенных пункта Великоустюгского района с более 7,5 тыс. жителей.

Чтобы избежать в дальнейшем разрушительных подтоплений, с 2016 года стали проводить масштабные дноуглубительные и берегоукрепительные работы. Работы по углублению рек Сухона и Северная Двина, не проводившиеся до этого около 30 лет, теперь решено проводить постоянно. Расчищен судовой ход от Великого Устюга до города Котласа Архангельской области, что позволило увеличить течение рек, теперь они не промерзают. После 2016 года Великий Устюг проходит весеннее половодье без подтоплений.

Аэропорт и дороги

Одновременно с этим в Великом Устюге, близ которого расположена популярная у туристов вотчина Деда Мороза, ведется реконструкция аэропортового комплекса: проводится удлинение взлетно-посадочной полосы, замена аэронавигационного оборудования и ремонт аэровокзала. Комплексная модернизация аэропорта позволит принимать среднемагистральные самолеты с туристами напрямую из Москвы, Санкт-Петербурга и других крупных городов, минуя нынешние стыковочные пересадки в

Вологде и Череповце. По госконтракту первый этап работ стоимостью свыше одного миллиарда рублей должен быть завершен к 5 августа этого года.

Пока проводится модернизация аэропорта основным видом транспорта остается автомобильный. Главная транспортная магистраль, ведущая в район, – это дорога Чекшино – Тотма – Нюксеница – Великий Устюг. Многие годы она вызывала справедливые нарекания автомобилистов, однако после личного обращения губернатора к **министру транспорта России Евгению Дитриху** на уровне руководства страны было принято решение передать дорогу в федеральную собственность осенью этого года. До момента передачи наиболее разрушенные участки магистрали будут отремонтированы из регионального бюджета, выделено более 150 млн рублей.

По словам губернатора, на двух дорогах регионального значения – трассе Великий Устюг – Бобровниково – Демьяново и Морозовица – Гледен работы уже завершены. До конца июня восстановят трассу Великий Устюг – Будрино. Также запланирован ремонт улиц. «Все проблемные участки нанесены на интерактивную карту на моем сайте, в любое время можно посмотреть, на каком этапе ремонт дорог», – сообщил Кувшинников на своей странице во «ВКонтакте».

За последние несколько лет в Великоустюгском районе прошло четыре градостроительных совета, по итогам которых началось строительство, ремонт и реконструкция более 30 объектов. Каждый из них был согласован с местными жителями, работы профинансированы из областного бюджета. «Великоустюгский район сильно продвинулся вперед по объемам благоустройства, а также других работ по ремонту социальных и инфраструктурных объектов, дорожной сети. По объемам инвестиций и количеству объектов район занимает третье место после Вологды и Череповца», – подытожил губернатор.

<https://tass.ru/obschestvo/8689937>

### **ПРАЙМ; 2020.09.06; ДЕНЬГИ НА НОВЫЙ МОСТ ЧЕРЕЗ ЗЕЮ В ПРИАМУРЬЕ ПОСТУПЯТ В РЕГИОН В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ – ХУСНУЛЛИН**

Средства на новый мост через реку Зея в Благовещенске, ускорить строительство которого губернатор Приамурья Василий Орлов просил президента РФ **Владимира Путина**, поступят в регион в течение ближайших недель, сообщил вице-премьер Марат Хуснуллин.

В конце апреля Орлов в ходе совещания у президента сообщил, что на единственном мосту через реку Зея в Благовещенске просела плита. В связи с этой ситуацией глава региона попросил президента рассмотреть возможность сокращения сроков строительства нового моста в Благовещенске на возведение которого в федеральном бюджете предусмотрены 9 миллиардов рублей на 2021-2022 годы. Позднее в мэрии города сообщили, что поврежденный мост отремонтировали, движение по нему возможно для автомобилей массой до 25 тонн.

«Что касается конкретно моста через Зею... две плиты обрушилось, срочно пришлось делать ремонт, запустив сейчас движение по временной схеме. С 16 июня запускают уже по постоянной. Но самое главное – президент дал поручение изыскать деньги на строительство нового моста. Мы деньги нашли, в течение этой недели, этих двух, ну трех максимум – деньги будут отправлены в регион, подрядчик есть, и тот мост, который был в планах, но не имел денег, будет построен», – сказал вице-премьер в эфире программы «Право на справедливость» на Первом канале.

Как ранее сообщал Хуснуллин, строительство нового моста в Благовещенске будет ускорено, поставлена задача закончить объект вместо четырех лет за 2,5 года.

<https://1prime.ru/transport/20200609/831601066.html>

### **ТАСС; 2020.09.06; ПОПРАВКИ В ЗАКОН РФ О Ж/Д ТРАНСПОРТЕ ПРОТИВОРЕЧАТ НОРМАМ ЕАЭС – ОПЕРАТОРЫ КАЗАХСТАНА**

Железнодорожные операторы Казахстана выступили с просьбой пояснить, как предложенные **Минтрансом РФ** поправки в закон о железнодорожном транспорте отразятся на их деятельности на территории России. По мнению операторов республики, законопроект противоречит нормам ЕАЭС и будет препятствовать формированию единого рынка транспортных услуг на пространстве. Подобная позиция выражена в письме гендиректора Казахстанской ассоциации перевозчиков и операторов вагонов (контейнеров) Салтанат Адамбаевой **министру транспорта РФ Евгению Дитриху** (текст письма есть в распоряжении ТАСС). Аналогичное письмо направлено и в адрес министра экономического развития РФ Максима Решетникова (текст есть в распоряжении ТАСС).

Ранее **Минтранс** опубликовал на портале проектов нормативных правовых актов проект изменений в два федеральных закона – о железнодорожном транспорте и в устав железнодорожного транспорта. Согласно документу, в России предлагается создать единую саморегулируемую организацию (СРО), которая объединит «на основе обязательного членства» всех грузовых операторов.

Взгляд зарубежных операторов

В письме Адамбаевой именно этому пункту законопроекта уделено основное внимание. Операторы Казахстана задаются вопросом о том, отразятся ли изменения в законодательстве на их деятельности и на каких условиях должны будут работать операторы вагонов, не являющиеся резидентами РФ. По мнению главы ассоциации, «проектом нарушается ряд главных установленных на пространстве ЕАЭС и СНГ требований».

«Казахстанские операторы вагонов обеспокоены тем, что изменения, принимаемые в Российской Федерации, могут послужить примером и для других государств, которые предпримут и в дальнейшем создадут препятствия для защиты своего рынка операторов вагонов, так как понятно, что в условиях, принимаемых Россией, не все операторы вагонов смогут войти в СРО», – говорится в письме.

Изменения, как пишет Адамбаева, включают спорные моменты и положения, «направленные на снижение конкуренции и ограничение прав предпринимателей, работающих в сфере железнодорожных перевозок, что будет являться барьером для развития и поэтапного формирования общего рынка транспортных услуг». В письме отмечается, что в Казахстане для российских операторов вагонов искусственные барьеры не создаются.

«На основании вышеизложенного просим не допустить принятие проекта изменений в том виде, в котором он сегодня опубликован», – заключает Адамбаева.

Мнение операторов РФ

С критикой законопроекта уже выступала российская Ассоциация операторов железнодорожного подвижного состава. Предлагаемые поправки негативно отразятся на отрасли грузовых перевозок, приведут к уходу с рынка малых и средних предпринимателей и к переходу части грузов на автомобильный транспорт, отмечал председатель организации Андрей Соболев в отзыве на документ. По его мнению, в случае создания единой саморегулируемой организации количество голосов малых компаний будет многократно больше, чем у крупных операторов, интересы которых в результате будут игнорироваться. С другой стороны, формат регулирования, предусматривающий наличие в отрасли лишь одного объединения операторов, содержит невероятный потенциал по «зачистке» рынка от участников более сильными и

**КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.10.06; МИНТРАНС РЕШИЛ ЗА ЗАЙЦАМИ НЕ ГНАТЬСЯ; В ПЕРВОМ ЧТЕНИИ ПРИНЯТ ЗАКОНОПРОЕКТ О**

### ЗАПРЕТЕ ВЫСАЖИВАТЬ ЮНЫХ БЕЗБИЛЕТНИКОВ ИЗ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

Контролерам запретят высаживать детей, у которых нет билета, из общественного транспорта. Норма содержится в законопроекте **Минтранса**, принятом Госдумой в первом чтении. Ведомство, таким образом, отреагировало на вызвавшие бурное общественное обсуждение инциденты с высаживанием детей-безбилетников на мороз. Впрочем, ряд депутатов расценили инициативу как введение бесплатного проезда, которым будут пользоваться «группы асоциальных подростков».

Госдума во вторник приняла в первом чтении правительственные поправки (готовил **Минтранс**) к Уставу автомобильного и городского наземного транспорта. Документ создан для устранения «правовых коллизий», сказано в пояснительной записке, сегодня до конца не определен список лиц, которые могут контролировать проезд в общественном транспорте. Законопроект наделяет субъекты федерации соответствующими полномочиями.

Впрочем, наиболее обсуждаемой стала норма, запрещающая контролерам «принудительно высаживать» безбилетного подростка (не достигшего возраста 16 лет), если тот следует без сопровождения «совершеннолетнего лица». **Минтранс** анонсировал эту норму еще в 2018 году, после нескольких скандальных случаев, когда кондукторы или водители автобусов высаживали зимой не оплативших проезд детей. Их разбором занялась прокуратура. ОНФ еще с 2016 года обращал внимание на подобные инциденты, рассказал во вторник член комитета Госдумы по транспорту Александр Васильев. «Мы каждый раз писали в СК, но законодательной базы нет, – рассказал он во вторник, выступая в парламенте. – Сейчас мы эту норму закрепляем, чтобы детей не оставляли на двадцатиградусном морозе».

Первый зампред комитета Госдумы по транспорту Виталий Ефимов расценил предложение **Минтранса** как введение «бесплатного проезда для подростков», который будет оплачиваться из бюджета.

Если водитель или кондуктор высаживают ребенка на мороз, можно применять ст. 125 УК РФ «Оставление в опасности», санкции по которой варьируют от штрафа в размере 80 тыс. руб. до лишения свободы на срок до одного года, считает депутат. «Норма влечет правовой нигилизм со стороны указанной категории граждан», – сказано в заключении комитета по транспорту.

Там же говорится, что сложно определить возраст подростка. Нужен «регламент с четкими правилами», где запишут действия контролеров при выявлении детей-безбилетников, считает депутат-единоросс Наталья Кувшинова. **Замминистра** транспорта **Дмитрий Зверев** (представлял законопроект) пообещал представить такой документ в Госдуму ко второму чтению. Единоросс Андрей Альшевских предложил закрепить правило о бесплатном проезде в общественном транспорте детям до 16 лет. Регионы сами могут принимать такие решения, пояснил господин **Зверев**, в зависимости от экономической ситуации, некоторые субъекты уже возят бесплатно детей до 14 лет.

Член общественного совета при **Минтрансе** Кирилл Янков поддержал позицию думского комитета по транспорту. «Если принять закон в таком виде, то мы получим группы асоциальных подростков, которые ездят бесплатно, посадить их будет невозможно даже летом в черте города», – пояснил он “Ъ”.

Уполномоченный по правам ребенка в России Анна Кузнецова законопроект, напротив, поддержала.

«Мы сталкивались с абсурдной ситуацией, когда ребенка высаживали из автобуса по той причине, что он хотел расплатиться деньгами, но из-за угрозы распространения коронавирусной инфекции кондуктор не взяла денежную купюру, – рассказала она «Ъ». – К счастью, на улице было довольно тепло, и мальчик благополучно добрался домой». Новое правило нельзя приравнивать к бесплатному проезду, считает она. «Регионы должны

будут самостоятельно отрегулировать этот вопрос, чтобы не допустить злоупотреблений и манипуляций», – говорит госпожа Кузнецова.

Гендиректор подмосковного АО «Мострансавто» Владислав Мурашов назвал запрет высаживать из транспорта безбилетных подростков «важным нововведением». «У нас запрет на высадку детей из автобусов действует с 2017 года, мы приняли такое внутреннее решение, не дожидаясь государственного регулирования вопроса, – рассказал он “Ъ”. – Ущерб, понесенный перевозчиком, минимален по сравнению с возможной угрозой здоровью ребенка». В столичном «Мосгортрансе» “Ъ” заявили, что поддерживают принятые поправки, заметив, что часть норм уже закреплена московскими правилами пользования наземным городским транспортом 2008 года – «контролеры при исполнении своих обязанностей детей из транспорта не высаживают».

<https://www.kommersant.ru/doc/4374092>

### **КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.10.06; ПЛАТЕЖНАЯ ДИСЦИПЛИНА ПОЕХАЛА; АВТОПЕРЕВОЗЧИКИ ЖАЛУЮТСЯ НА РАСТУЩИЕ НЕПЛАТЕЖИ**

Автомобильные грузоперевозчики отмечают, что в период карантинных ограничений у клиентов сильно упала платежная дисциплина – в среднем оплата задерживается на 60 дней. В наибольшей степени это коснулось малого и среднего бизнеса, и теперь отраслевая ассоциация просит Госдуму законодательно ограничить предельный срок оплаты выполненных работ 15 днями. Крупные компании тоже отмечают рост обращений за отсрочкой, однако видят, что ситуация меняется в лучшую сторону со снятием ограничений. При этом к регламентированию срока оплаты и они в основном относятся позитивно.

Ассоциация «Прозрачная логистика» обратилась в Госдуму с просьбой законодательно ограничить 15 днями максимальный срок отсрочки оплаты уже осуществленных грузоперевозок, по которым нет претензий к качеству. Сейчас, сообщает в письме председателю комитета Госдумы по финансовым рынкам Анатолию Аксакову возглавляющий эту инициативу гендиректор «Карготендер.Ру» Эдгар Гринберг, на рынке сформировался дискриминирующий механизм кредитования заказчиков за счет транспортных компаний из сегмента МСП «путем нерегламентируемого увеличения сроков оплаты». Ситуация усугубилась в период карантинных ограничений: по данным АТІ.su, за март количество претензий со стороны перевозчиков на неоплату перевозок выросло на 15,2%, в апреле – на 27,9% к тем же месяцам 2019 года. Среднерыночная отсрочка платежа достигла 60 рабочих дней, говорят в «Прозрачной логистике».

Сейчас при госзакупках заказчик по закону обязан расплатиться с МСП в течение 15 дней, и перевозчики предлагают распространить этот принцип и на другие контракты.

Президент ассоциации «Грузавтотранс» Владимир Матягин говорит, что тенденция к «кредитованию» заказчиков за счет перевозчиков существует давно и наиболее ярко выражена в строительном секторе. Так, по его словам, ассоциация в мае писала в администрацию президента РФ с просьбой разобраться с неоплатой завоза материалов на площадку отмененного строительства здания Верховного суда в Петербурге, в марте обращалась к президенту по аналогичной проблеме с подрядчиками строительства ЦКАД. При этом, говорит господин Матягин, в условиях карантина проблема усугубилась: заказчики прикрываются тем, что у них проблемы с финансированием, при этом, поскольку заказов мало, фактически шантажируют перевозчиков.

Крупные компании также отмечают рост обращений за отсрочкой платежей.

Гендиректор ГК «Деловые линии» Фарид Мадани отмечает, что многие клиенты столкнулись с дефицитом ликвидности и запросили отсрочку, так как банки подняли процентные ставки и сократили объемы финансирования. «Тенденция налицо – спекуляция на ситуации с позиции силы», – говорит гендиректор компании «Точка-Точка»

Артем Марчук, отмечая, что перевозчикам приходится закрывать кассовый разрыв из других источников. С ним согласна и управляющая московским филиалом ГК Asstra Татьяна Гончаренко. Она добавляет, что, тем не менее, компания «зачастую готова принимать договорные условия наших клиентов, в том числе и по увеличению сроков оплат». Случаи задержки оплаты действительно участились в период ограничений, говорит начальник отдела российского экспедирования «Даксер» Алексей Черкашин: «Клиенты настаивают на увеличении отсрочки платежей до 60–90 дней. На этом фоне задержки с оплатой становятся катастрофическими».

Как пояснили “Ъ” в ПЭК, в период ограничений 80% клиентов, у которых есть отсрочка, обращались с просьбой увеличить ее, за два месяца просроченная дебиторская задолженность компании выросла на 40–50% по сравнению с тем же периодом 2019 года. «Но, как только с 1 июня стартовал первый этап снятия ограничений, мы увидели улучшение ситуации, – говорит коммерческий директор ПЭК Андрей Серегин. – Для клиентов важен был сам факт получения информации о том, что они могут работать. И, даже не дожидаясь поступления денег, они начали платить. Второй волной мы ожидаем возврат денежных средств от тех клиентов, которые привязывали оплату к выручке». Действенными мерами господдержки в сложившихся условиях могли бы стать снижение кредитной ставки и регламентация сроков платежей. Но, по словам Андрея Серегина, необходимо, чтобы период отсрочки платежа от отрасли к отрасли был дифференцирован: «Допустим, для продуктового ритейла отсрочка может быть короткая, для товаров народного потребления она может быть больше, для сегмента fashion – еще больше».

<https://www.kommersant.ru/doc/4374105>

### **КОММЕРСАНТЪ; ИЛЬЯ УСОВ, ОЛЬГА НИКИТИНА И АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.10.06; «КРИЗИС НЕ КРИЗИС, НАША ЗАДАЧА – НАРАЩИВАТЬ ДОЛЮ»; ГЕНДИРЕКТОР «ГАЗПРОМБАНК ЛИЗИНГА» МАКСИМ АГАДЖАНОВ О ВЛИЯНИИ ПАНДЕМИИ И ПЛАНАХ РОСТА**

Экономические проблемы из-за коронавируса постепенно отражаются не только на реальном бизнесе, но и лизинговых компаниях. О том, в каких сегментах наблюдаются наибольшие сложности, о предоставленных клиентам льготах и логике покупки автолизинговой компании «Каркаде» “Ъ” рассказал генеральный директор «Газпромбанк Лизинга» Максим Агаджанов.

– В первом квартале из-за распространения коронавируса «встал» Китай, что ударило по российскому железнодорожному транспорту. У вас этот сегмент занимает достаточно высокую долю в портфеле. Были проблемы?

– Закрытие некоторых направлений из-за коронавируса, конечно, существенно повлияло на рынок железнодорожного транспорта в первом квартале. Но проблемы в этом сегменте начались раньше. В конце 2019 года мы уже видели падение ставок на полувагоны, падение доходности железнодорожных операторов. Также мы ожидали, что весной, когда откроются реки, часть грузов уйдет на воду, что повлечет дальнейшее снижение ставок. Распространение коронавируса скорректировало ставки еще сильнее, чем ожидал рынок.

Но я не скажу, что сформировались какие-то глобальные проблемы у лизингополучателей и все начали реструктуризировать задолженность. Такой ситуации нет.

С некоторыми клиентами мы ведем переговоры – я бы даже не назвал это реструктуризацией – о неких временных каникулах либо о пересчете графиков платежей. Но в целом ни у нас, ни у наших конкурентов я не вижу большой проблемы с сегментом. Сейчас ставки более или менее комфортны и для лизингополучателей, и для операторов. Если не произойдут еще какие-то негативные события, то, как мне кажется, восстановление рынка должно произойти в 2023–2024 годах.

– Тогда какой сегмент больше всего пострадал? Авиация?

– Я думаю, что да. Авиационная отрасль пострадала очень сильно. Полагаю, что объем перевозок по итогам 2020 года упадет на 30%. И если говорить в абсолютных цифрах, то снижение пассажирских перевозок будет составлять примерно 35–40 млн человек.

Таким образом, российские авиакомпании могут недополучить приблизительно 400–500 млрд руб. за счет сокращения перелетов, прежде всего на международных рейсах, которые являются наиболее прибыльными.

Надо понимать, что происходит снижение стоимости и на внутренних направлениях.

– Какую долю этот сегмент занимает в вашем портфеле?

– Мы занимаем второе место по лизингу авиатранспорта с долей на рынке 8%. Однако в портфеле в основном сделки по вертолетам либо же по самолетам для осуществления нерегулярных пассажирских перевозок. Профинансированный нами авиатранспорт будет использоваться для нужд компаний в рамках перемещения между объектами, а также в целях осуществления гражданских перевозок в труднодоступных местах.

– У вас в портфеле есть крупная пассажирская авиация?

– У нас нет.

– То есть вам повезло?

– Нет. Просто у нас сдержанный подход к риску. Когда мы принимали решение заходить в авиацию, понимали, что первые шаги надо делать осторожно. Поэтому проводили сделки в рамках госпрограмм, например, профинансировали десять вертолетов для «Норникеля» и тому подобное. Мы ни в 2019 году, ни сейчас пока не готовы рассматривать для себя сегмент большой авиации.

– Если рынок восстановится, пойдете в него?

– Это сложный вид бизнеса и не очень высокомаржинальный, поэтому пока не ставим для себя такой задачи.

– Ваши коллеги, сделавшие ставку на этот сегмент, пострадают?

– Перевозчики уже обратились к лизингодателям за какими-то послаблениями.

– А к вам за послаблениями приходили из других сегментов? В каком состоянии сейчас портфель?

– Этот вопрос надо разделить на две части. У нас есть корпоративный бизнес и розничный. В них ситуации разнятся. Если говорить про корпоративный, то предпроблемные клиенты действительно есть, но их мало. В основном это, о чем я уже говорил, железнодорожники. Впрочем, просрочка там пока равна 0%.

Было проведено стресс-тестирование, выявлены основные предпроблемные клиенты, разработан план по работе с потенциально проблемной задолженностью, составлен прогноз по формированию дополнительных резервов по МСФО, ведем переговоры относительно смещения лизинговых платежей «вправо». Но так как эти компании в основном обслуживают либо свою грузовую базу, либо базу крупнейших грузоотправителей, то мы все-таки не ожидаем каких-то серьезных проблем.

Что касается розничного сегмента, там действительно есть проблемные клиенты, которые пострадали от сложившейся экономической ситуации и ограничительных мер. Прежде всего это отрасли, связанные со строительным сектором, с поставкой непродовольственных товаров, с транспортными предприятиями, которые остановились в связи с введенными ограничительными мерами. Здесь мы ведем переговоры с каждым отдельным лизингополучателем. Примерно трети клиентов сделали трехмесячную отсрочку по платежам. Другим, например, дали каникулы по платежам на месяц.

Ситуацию с каждым клиентом мы проверяли. Например, были лизингополучатели, которые просто решили воспользоваться моментом и, не имея финансовых проблем, приходили за послаблениями. Таким компаниям, например, задействованным в доставке и перевозке продовольственных продуктов, мы отказывали.

– Каков объем розничного портфеля?

– 242 млрд руб.– корпоративный портфель, 15,5 млрд руб.– розничный.

- То есть по портфелю в 5 млрд руб. клиентам были предоставлены те или иные послабления?
- Нет, треть, то есть около 400 клиентов, только обратилась с просьбой пересмотра условий по действующим договорам. При этом 68% обратившихся предпочитают снизить финансовую нагрузку в рамках ближайших трех платежей. Еще 24% клиентов заморозили апрельские платежи, снижая их до минимума. Оставшиеся 8% хотят отсрочить платежи до поры, когда ситуация на рынке нормализуется. Таким образом, как мы видим, большинство компаний уверены, что в ближайшие три месяца ситуация должна измениться.
- В целом по итогам первого квартала вы насколько ощутили спад деловой активности?
- Если говорить о нашем портфеле, то, как мне кажется, эффект от распространения коронавируса мы увидим только по итогам второго квартала, все-таки первый квартал отработали в штатном режиме. По итогам первого квартала мы в десять раз увеличили объем нового бизнеса в сегменте лизинга строительной техники и оборудования, до 1,3 млрд руб., и значительно увеличили объемы бизнеса в сегменте телеком-оборудования, до 1,7 млрд руб. В итоге лизинговый портфель компании за первые три месяца года увеличился на 14% и достиг 225 млрд руб.
- Какова была выручка и чистая прибыль в прошлом году?
- Мы не раскрываем данные по выручке и прибыли, но можем сказать, что по обоим показателям наблюдался рост.
- За счет чего – увеличения объемов, сдерживания расходов?
- У нас и так косты традиционно на низком уровне. Мы особенно никогда не шиковали. «Газпромбанк Лизинг» традиционно работает в сегменте крупного и крупнейшего корпоративного бизнеса, где маржинальность не такая уж и большая. Сейчас же мы смотрим и на другие сегменты, что позволяет зарабатывать больше. Также, в частности, на рост показателей повлияло развитие дополнительных сервисов, например в автолизинге.
- Какова у вас концентрация на крупнейших лизингополучателях?
- У нас, как и у всех крупнейших лизинговых компаний, достаточно большая концентрация по видам имущества. Если же говорить про наших лизингополучателей, то у нас нет очень большой концентрации на каком-то одном или двух-трех якорных лизингополучателях. Все достаточно сбалансированно.
- Судя по вашим словам, меры поддержки, которые недавно попросили лизинговые компании у государства, не нужны.
- Мы сильно отличаемся в данном случае от конкурентов. Безусловно, поддержка государства нужна, поскольку транспортная отрасль сильно просела: железнодорожное сообщение, авиасообщение. Однако эта помощь должна быть адресной. Меры должны включать как поддержку лизингодателей, так и помощь лизингополучателям. Еще в марте мы направляли в Минпромторг свои предложения, которые, в частности, включают возможность для лизинговых компаний предоставлять отсрочку клиентам и возможность зеркальной отсрочки для самих лизинговых компаний от банков. При этом важно было, чтобы ЦБ дал возможность не изменять качество лизингополучателя в части формирования резервов. Недавно было подобное разъяснение ЦБ, позволяющее это делать. Это очень хорошие меры поддержки.
- Получается, что когда возникают проблемы, лизинговые компании ищут в ЦБ за помощью, а как только встает вопрос о регулировании – начинают дискуссии, должен ли Банк России регулировать отрасль. Вы какой позиции придерживаетесь по этому поводу?
- Разговоры о регулировании отрасли, насколько я помню, уже идут около пяти лет, начиная с 2014 года, когда упало «Трансаэро». В результате дефолта одного из крупнейших на тот момент лизингополучателей банки получили достаточно большую «дыру». Естественно, что емкие проекты могут финансировать в основном только

большие компании при крупнейших банках, в отчетности которых так или иначе консолидируются их балансы. Но лизинг – это и инвестиционная сущность. Поэтому, кто должен регулировать отрасль, ЦБ или Минэкономики, – это вопрос риторический о самой сущности лизинга.

– В связи с изменившимися внешними условиями, в том числе снижением ключевой ставки ЦБ, меняется ли лизинговая ставка для ваших клиентов?

– Опять же вопрос нужно разбить на два: по корпоративному сегменту и по розничному. В корпоративном блоке наши клиенты – это крупные и крупнейшие предприятия реального сектора экономики. Они сами выбирают: либо это фиксированная ставка на весь срок договора лизинга, либо же это ключевая ставка плюс какой-то процентный пункт. В последнее время на фоне снижения ключевой ставки обычно лизингополучатели выбирают именно подход «ключевая ставка плюс». Впрочем, наш клиент всегда может перейти и на фиксированную ставку. В то же время ставки очень зависят от кредитного качества клиента, сроков финансирования, аванса, который готов заплатить лизингополучатель, самого предмета лизинга.

– А если говорить про розничный сегмент?

– Про автолизинг? Мы, наверное, последними из крупнейших лизинговых компаний вошли в сегмент. Это конкурентный, сформировавшийся рынок. Здесь нужно конкурировать не столько ставками, сколько условиями. Нужно было выстроить риск-модель и отладить технологии, чтобы мы, как наши конкуренты, могли принимать решения по выдаче предмета лизинга в течение одного дня. И нашей компании, которая всегда работала в сегменте «крупный и крупнейший бизнес», это было очень тяжело сделать. Войдя на рынок, мы не могли себе позволить демпинг, косты в нем и так слишком велики. Мы понимаем, что для увеличения маржинальности нужно развивать дополнительные услуги. Мы внедрили юридическую помощь, страхование, помощь на дорогах и прочие опции, за счет которых продукт стал полноценным. В результате изменения ставок не произошло.

– Как сейчас чувствует себя автолизинг в целом?

– Сейчас, конечно же, сократилось количество лизинговых договоров. Закрылись автосалоны – продаж почти нет. Также автопроизводители в Европе и в России встали, соответственно, нет поставок некоторых моделей. В сегменте малого и среднего бизнеса произошло сокращение доходов, что, безусловно, сказалось на платежеспособном спросе. Впрочем, мы не ожидаем очень уж большой просадки по году: группа рассчитывает на восстановление спроса. Физические лица сокращают расходы, в том числе за счет зарубежных поездок, и высвободившиеся средства могут потратить на автомобиль. На фоне снижения ключевой ставки лизинговые ставки также будут снижаться. Все эти факторы приведут к восстановлению спроса. План по автолизингу до конца года – нарастить портфель до 50 млрд руб.

– Каков ваш прогноз по рынку в целом?

– Я думаю, что в целом рынок автолизинга по итогам года просядет на 20%, возможно, на 30%. Наши клиенты не физические лица, а юридические: какой-то бизнес сильно снизил доходность, но какой-то и вырос. Например, хорошую динамику показали компании по доставке продукции, многие сети начали развивать свои сервисы по доставке, есть и большие компании, которые осуществляют логистику в масштабах всей страны. Им всем нужны автопарки, а это рождает спрос. Мы, кстати, даже видим, что часть клиентов, которые просили отсрочку по платежам, уже начинают восстанавливаться.

– «Газпромбанк Лизинг» во многом вошел на рынок автолизинга со сделкой по покупке «Каркаде», которая закрылась совсем недавно. В нынешних условиях не кажется, что вы поспешили с покупкой?

– Не соглашусь, что мы вошли на рынок автолизинга за счет сделки с «Каркаде». Все-таки «Газпромбанк Автолизинг», который входит в группу, работает на рынке уже два года,

присутствует в 27 городах и первый квартал 2020 года закрыл с объемом нового бизнеса 3,9 млрд руб.

Что касается «Каркаде», то это рыночная, качественная компания, с достаточно большой долей рынка, с хорошей экспертизой и менеджментом. Она привлекала средства во многих коммерческих банках, а также выпускала облигационные займы. В «Каркаде» есть такие направления, которых у нас не было (например, финансирование такси, каршеринга), поскольку мы до покупки этой компании только начали выходить на автолизинг и все делали поступательно, пытаясь не брать на себя высокие риски. Поэтому в том числе это приобретение стало покупкой опыта, покупкой рыночной доли. Сейчас мы как раз заняты тем, чтобы найти синергию между «Газпромбанк Лизингом» и «Каркаде».

– Но вы сами сказали, что рынок автолизинга упадет на 20–30%. Значит, скорее всего, денежные потоки от «Каркаде» будут не такими, как вы рассчитывали. Цена компании не выглядит теперь завышенной?

– Рынок, да, действительно упадет. Но останутся и, возможно наоборот, прирастут опытные компании, которые умеют работать, которым доверяют как клиенты, так и другие контрагенты, например банки. В автосалонах существенно сократилось автокредитование, ГПБ в этой сфере хорошо работает. Мы совместно с банком понимаем, что входим в новый для себя сегмент, розницу. Поэтому для нас это продолжение стратегии всей финансовой группы по развитию розничного направления.

Если автокредитование постепенно сбавляет темпы (одобрения со стороны банков значительно сократились), то этот объем так или иначе перетечет к лизинговым компаниям. Мы и другие крупнейшие игроки лизингового рынка как минимум останемся при своих объемах, а то и нарастим.

Компании же, которые финансировались во внешних банках и вели более агрессивную риск-политику, возможно, столкнутся с невозможностью выплачивать кредиты, что найдет отражение в операционной деятельности. К тому же, надо понимать, что «Каркаде» работает с премиальными брендами, а это рынок, который не просел.

– И не просядет?

– Несмотря на то что в премиальном сегменте больше маржинальность, его доля в общем объеме российского автолизинга небольшая. К тому же в верхнем ценовом сегменте предложение ограничено: сколько было выделено на Россию автомобилей Porsche, например, столько их и продолжают выделять. Поэтому никакого падения здесь, скорее всего, не произойдет.

– То есть вы получаете не столько портфель, сколько компетенции «Каркаде»?

– Мы покупали и компетенции, и долю рынка. Автосалоны готовы предоставлять крупные скидки только при больших объемах продаж, это нам как раз обеспечивает «Каркаде» с уже существующими объемами. К тому же есть повторные продажи. То есть возвращающихся лояльных клиентов «Каркаде» мы также, по сути, купили. Иначе эволюционный путь, наращивание объемов и доли рынка могли занять три–пять лет. Мы, получается, этот срок «проскочили». Теперь наша задача – не навредить «Каркаде» и не разрушить то, что там уже есть. Мы будем помогать, и прежде всего финансированием.

– Правильно ли мы понимаем, что вы на фоне кризиса планируете агрессивно наращивать долю рынка в автомобильном сегменте?

– Кризис не кризис, в любом случае наша первоочередная задача – наращивать долю. Надо смотреть, что будет происходить с рынком. Но при наличии платежеспособного спроса, наличии тех моделей автомобилей, которые востребованы, конечно, мы будем наращивать долю рынка. При этом упор сделаем на качественную и лояльную клиентскую базу.

– Вы планируете дальнейшие покупки в автосегменте?

- Нет, пока мы об этом не думаем. Нам бы справиться с тем, что уже приобрели: нужно интегрировать «Каркаде» в группу.
- А в других сегментах лизингового рынка?
- Нет, тоже пока не планируем.
- Помимо автолизинга, где планируете наращивать долю?
- Помимо традиционных для нас отраслей – нефтегазовой, промышленной, добывающей, – нам очень интересен телекоммуникационный сектор. Введение ограничительных мер и ответ бизнеса на эти меры показали, как хорошо работают телекоммуникационная отрасль и ИТ. Это даже хорошо видно на нашей группе: мы буквально за неделю перешли на удаленную работу, и сейчас в офисе находится лишь несколько человек. Поэтому я верю в телекоммуникационный сектор, тем более мы достаточно активно работаем в нем: с ПАО «Ростелеком» мы начали сотрудничество в 2019 году и на текущий момент заключили договоры лизинга на 5 млрд руб.
- Планируем продолжать участие в госзакупках. В прошлом году такие сделки, например, составили без малого 28 млрд руб. Это очень интересный сегмент, особенно для регионов, которые испытывают нехватку техники. Также активно работаем по лизингу судов – барже-буксирных составов и кораблей класса «река–море». В этом сегменте мы видим большие возможности, поскольку многим судам уже более 40 лет.
- В лизинге судов вы конкурируете с ГТЛК и «Машпромлизингом»? Какие у вас преимущества?
- Мы не можем с ними конкурировать, поскольку они получают прямое вливание в капитал от государства. На рыночных же условиях мы конкуренты со всеми лизингодателями.
- Не планируете выходить на рынок лизинга агротехники?
- Нам он интересен. Многие думают, что предмет лизинга здесь низколиквидный и вызывает трудности при изъятии. Но это не так. На агротехнику очень стабильный вторичный спрос. К тому же «Росагролизинг» работает с новой российской техникой, а у аграриев есть спрос на зарубежную технику или, например, на оборудование, бывшее в употреблении. Опять-таки здесь может работать механизм возвратного лизинга. В целом сельское хозяйство в эпоху импортозамещения очень бурно развивается. Поэтому в этой отрасли мы видим для себя целое поле для развития: необходимо популяризировать лизинг и прежде всего среди мелких и средних фермерских хозяйств.
- Единый льготный лизинг в сельхозтехнике не был запущен и все в итоге откатилось к старым конфигурациям поддержки, это хорошо или плохо для вас?
- В свое время была проделана большая работа в части создания нового продукта. Мы все ходили, смотрели и думали, как же новый механизм будет работать. Несмотря на то что конкретики по субсидируемому имуществу в механизме единого льготного лизинга не было, в то же самое время нормативный акт включал условия локализации в России. Таким образом, лизинговые компании понимали, на какую технику можно было получать возмещение и скидки по лизингу. Впрочем, все равно многое оставалось непонятным. Поэтому, возможно, хорошо, что прошлые, уже опробованные программы сохранились.
- Операционный лизинг планируете развивать за пределами автомобильного?
- Это логичная эволюционная история развития рынка лизинга в целом. Клиент получает на любой срок имущество в лизинг, не думает о проблемах поломки или сервиса – все вопросы решает лизинговая компания. По истечению срока договора лизинга клиент возвращает полученное имущество своей лизинговой компании. Несмотря на всю простоту, надо все хорошо проанализировать. Это очень интересный продукт как для нас, так и для российского рынка лизинга в целом.

<https://www.kommersant.ru/doc/4373886>

### **КОММЕРСАНТЬ (Н.НОВГОРОД); РОМАН КРЯЖЕВ; 2020.09.06; СУД ОЦЕНИЛ ОБХОДНОЙ МАНЕВР; С ГУАД ВЗЫСКИВАЮТ 94 МЛН РУБЛЕЙ ПО РАЗОРВАННОМУ КОНТРАКТУ С ПРОЕКТИРОВЩИКОМ ОБЪЕЗДА БАЛАХНЫ**

Главное управление автомобильных дорог Нижегородской области (ГУАД, госзаказчик дорожного строительства) проиграло в первой инстанции спор с проектным институтом «Волгаавтдорпроект», выступавшим первым подрядчиком по корректировке проекта автомобильного обхода Балахны. Нижегородский подрядчик выполнил работу, но ГУАД расторгло с ним госконтракт из-за срыва сроков и замечаний госэкспертизы, передав заказ другому проектировщику из Санкт-Петербурга. Суд решил, что госзаказчик злоупотребил правом и расторг госконтракт по формальному поводу. С ГУАД решено взыскать 94,4 млн руб. в пользу первого проектировщика. В госучреждении говорят, что платить не будут и обжалуют решение суда.

Арбитражный суд Нижегородской области удовлетворил иск ООО «Проектный институт «Волгаавтдорпроект» о взыскании с ГУАД 94,4 млн руб. за корректировку проектно-сметной документации по строительству обхода Балахны (вторая очередь участка автотрассы Р-152 Шопша – Иваново). В прошлом году госзаказчик в одностороннем порядке расторг контракт с институтом, сославшись на то, что подрядчик сорвал сроки и получил отрицательное заключение госэкспертизы на работу. В «Волгаавтдорпроекте» ссылались на то, что замечания по проекту были незначительными, их быстро устранили, но ГУАД отказалось направлять документацию на повторную экспертизу, используя первое заключение как повод для разрыва договоренностей.

Изучив переписку и доводы сторон, суд подтвердил правоту проектной компании. Как следует из материалов дела, «Волгаавтдорпроект» сделал качественный проект, устранив замечания государственных экспертов, в том числе выполнив дополнительные геологические испытания грунтов и получив от «Газпрома» техусловия по переносу газопровода. Однако ГУАД, ссылаясь на первое отрицательное заключение, не стало направлять проект на повторную госэкспертизу, невзирая на неоднократные просьбы проектировщика. Суд пришел к выводу, что ГУАД не содействовало исполнению договора и фактически злоупотребило своим правом. «Подрядчик предпринял все зависящие от него меры по устранению недостатков откорректированной проектно-сметной документации, в связи с чем заявление ответчиком одностороннего отказа от исполнения государственного контракта являлось преждевременным и формальным», – отмечено в судебном решении. В пользу «Волгаавтдорпроекта» взыскана сумма долга, также по решению суда ГУАД должно заплатить почти 200 тыс. руб. госпошлины.

Этот спор не единственный. После отказа от договора ГУАД инициировало включение подрядчика в реестр недобросовестных поставщиков, но «Волгаавтдорпроект» в первой инстанции добился отмены соответствующего решения нижегородского УФАС. Отдельно арбитражные суды разбирают вопрос о законности одностороннего отказа ГУАД (первая инстанция решила, что госучреждение было вправе это сделать). Все вынесенные судебные решения еще не вступили в законную силу и оспариваются сторонами.

В ГУАД «Ъ-Приволжье» сообщили, что не намерены платить 94,4 млн руб. по судебному решению, так как рассчитывают обжаловать его в апелляции. В госучреждении со ссылкой на заключение госэкспертизы по-прежнему утверждают, что проект был сделан некачественно. «В судебном процессе «Волгаавтдорпроект» предоставил заключение негосударственной экспертизы о полной и качественной корректировке проекта. Однако дать заключение, соответствуют ли работы, выполненные подрядчиком, требованиям технического регламента, может только государственная экспертиза. Тем не менее именно на основании заключения негосударственной экспертизы суд сделал выводы о выполнении прописанных в контракте работ», – отметили в ГУАД.

Добавим, что после расторжения договора с «Волгаавтдорпроектом» госзаказчик в конце прошлого года провел новые торги. Теперь корректировкой проекта обхода Балахны за

101,7 млн руб. занимается АО «Институт Гипростроймост – Санкт-Петербург», которое в середине июля должно сдать прошедший госэкспертизу проект. В ГУАД сообщили, что им сейчас предоставлена «готовая на 99%» проектная документация. Хотя, судя по данным госзакупок, петербургский подрядчик также задерживает сроки работ: в мае ГУАД выставило ему требование об уплате штрафа в 500 тыс. руб. за просрочку выполнения работ по контракту. Вопрос, где госзаказчик возьмет бюджетные средства для расплаты с обоими проектировщиками за одну и ту же работу, если законность решения о взыскании 94,4 млн руб. будет подтверждена, в ГУАД пока оставили без ответа.

Сроки подготовки проекта влияют на сроки строительства обхода Балахны. Эта автодорога должна избавить город от многочасовых пробок транзитного транспорта. Она позволит автомобилистам быстрее проезжать пересеченную железнодорожным переездом в Лукино территорию, добираясь до Городецкого, Чкаловского районов и соседней Ивановской области. Построить обход Балахны еще в 2015 году обещал предыдущий губернатор Валерий Шанцев, но не сумел привлечь федеральные средства на крупный инфраструктурный проект. Начать строительство этой автодороги в 2018 году пообещал Глеб Никитин на встрече с жителями Балахны. Тогда он сообщил, что встречался с представителями Минтранса РФ и получил предварительное решение, что заявка региона будет одобрена. В областном правительстве сообщили, что строительство автодороги начнется в 2021 году. Общая стоимость проекта ранее оценивалась в 11,5 млрд руб. На начало работ запланировано 222,8 млн руб. В бюджетном плане 2022 года на обход предполагается потратить 4,35 млрд руб., из них 3,9 млрд – средства федерального бюджета.

<https://www.kommersant.ru/doc/4374056>

### **КОММЕРСАНТЪ; АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ; 2020.10.06; UBER ДЛЯ ЗЕРНА МЕНЯЕТ ВЛАДЕЛЬЦА; АГРОХОЛДИНГ ВТБ МОЖЕТ КУПИТЬ SMARTSEEDS**

Один из крупнейших игроков на зерновом рынке «Деметра-холдинг», среди владельцев которого ВТБ, продолжает экспансию. В ближайшее время компания может приобрести IT-платформу для автоматизации перевозок зерна Smartseeds стоимостью более 200 млн руб. Перевозка зерна на грузовиках до сих пор во многом серый сектор. Его цифровизация, которой займется ВТБ после сделки, позволит начать обеление рынка, считают эксперты. Но, по их мнению, без политического решения по повышению допустимой тоннажности грузовиков проблему с перегрузами все равно не решить.

В ближайшее время может быть объявлено о том, что «Деметра-холдинг» покупает IT-платформу Smartseeds, сообщили источники «Ъ». По словам одного из них, основной владелец «Деметра-холдинга» ВТБ тестировал несколько подобных платформ, остановившись на Smartseeds.

Как следует из ЕГРЮЛ, 8 июня «Деметра-холдинг» учредил новую компанию – ООО «Системы цифрового транспорта», что может быть связано с подготовкой к сделке. В ВТБ цель создания структуры и вопрос по покупке Smartseeds не комментируют. При этом там заявили, что постоянно работают над повышением эффективности цепочек грузоперевозок в периметре «Деметра-холдинга».

Smartseeds запустил в 2017 году создатель агрохолдинга Valars Group и IT-сервисов Anywayanyday, Localway и Myhomeday Кирилл Подольский. В сервис инвестировал совладелец группы «Гута» Артем Кузнецов с партнерами.

Платформа работает по модели Uber for X, соединяющей заказчиков, собственников транспорта и водителей. Система позволяет, в частности, заказывать перевозки, бронировать время разгрузки на зерновых терминалах, отслеживать перемещение груза.

По данным источников «Ъ», к Smartseeds подключено 6 тыс. перевозчиков и крупнейшие экспортеры зерна, включая ТД «Риф», Glencore, «Мирогрупп ресурсы» (входит в

«Деметра-холдинг»). Господин Подольский отказался от комментариев. Связаться с Артемом Кузнецовым не удалось.

«Деметра-холдинг» объединяет зерновые активы, которые группа ВТБ начала собирать в 2018 году. В их числе доли в Новороссийском комбинате хлебопродуктов и Объединенной зерновой компании, Новороссийский зерновой терминал и контрольный пакет оператора по перевозке зерна железной дорогой «Русагротранс». В конце апреля ВТБ объявил о продаже почти 50% «Деметра-холдинга» «Агронове» экс-владельца «Балтики» Таймураза Боллоева и Marathon Group зятя главы МИДа Сергея Лаврова Александра Винокурова и Сергея Захарова.

Директор по работе с портфельными компаниями ФРИИ Сергей Негодяев оценил приблизительную стоимость Smartseeds в 200–230 млн руб.

По словам источника “Ъ”, сумма сделки может быть символической, а покупатель получит долги компании.

В 2019 году Корпорация МСП сообщила, что головная компания Smartseeds – ООО «Смартконтракт» – привлекла в МСП-банке кредитные линии на 240 млн руб. В Корпорации МСП оперативный комментарий не предоставили.

Директор «Совзкона» Андрей Сизов полагает, что «Деметра-холдинг» продолжит использовать Smartseeds для перевозки своего зерна и грузов третьих компаний, а также для выстраивания системы электронной очереди на своих терминалах. По его словам, перевозка зерна на грузовиках до сих пор во многом серый сектор, где есть проблемы перегрузов и коррупции. Возможно, теперь ВТБ с учетом своего ресурса будет работать на обеление этого рынка, рассуждает эксперт. Господин Сизов не исключает, что ставки на перевозки зерна на грузовиках в результате вырастут.

Гендиректор Института конъюнктуры аграрного рынка Дмитрий Рылько указывает, что доставка без перегруза сделает российское зерно менее конкурентным на мировом рынке из-за возросших затрат: отрасли с максимально разрешенной грузоподъемностью грузовика 25 тонн сложно бороться с машинами весом 70 тонн и выше. А такие сервисы, как Smartseeds, принципиально работают только без перегруза, указывает он. По мнению эксперта, необходимы политическое решение по повышению допустимого веса грузовиков и строительство современных дорог.

<https://www.kommersant.ru/doc/4374016>

### **КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.09.06; НОВАТЭК ЗАКАЗАЛ БАРЖИ В КОРЕЕ; ХРАНИЛИЩА ЗА \$750 МЛН БУДУТ ИСПОЛЬЗОВАНЫ ДЛЯ ПЕРЕВАЛКИ СПГ В МУРМАНСКЕ И НА КАМЧАТКЕ**

Одна из крупнейших в мире верфей, корейская Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering, построит для перегрузочных комплексов НОВАТЭКа в Мурманске и Петропавловске-Камчатском две СПГ-баржи общей стоимостью \$748,2 млн. Их поставка синхронизирована с запуском терминалов в конце 2022 года. С верфью заключен опцион еще на два таких хранилища. Строительство СПГ-терминалов общей стоимостью порядка 150 млрд руб. поможет НОВАТЭКу оптимизировать логистику и сократить стоимость и время доставки груза в Европу и Азию.

Южнокорейская верфь Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME) получила заказ на строительство двух барж для НОВАТЭКа стоимостью \$748,2 млн, сообщило предприятие. Суда будут использоваться для хранения и перегрузки СПГ и обслуживать запланированные проекты по перевалке СПГ в Мурманске и Петропавловске-Камчатском. Объем одной баржи – 380 тыс. кубометров СПГ. У компании заключен с НОВАТЭКом опцион еще на два таких хранилища. Как сообщила DSME, поставка двух барж запланирована на конец 2022 года. “Ъ” отправил запрос в НОВАТЭК.

Строительство комплексов должно помочь НОВАТЭКу оптимизировать логистику и сократить плечо использования дорогих газовозов ледового класса при вывозе СПГ из Обской губы.

В пунктах перевалки груз с СПГ-проектов компании на Ямале и Гыдане будет перегружаться на обычные конвенционные танкеры и доставляться на них до ключевых рынков СПГ в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Перевалочные терминалы должны не только значительно сократить стоимость перевозки, но и время доставки СПГ в Европу и Азию. Также они будут способствовать расширению навигации в восточном направлении (подробнее см. “Ъ” от 29 мая).

Запуск перегрузочных СПГ-комплексов намечен на конец 2022 года. Стоимость терминала на Камчатке оценивалась примерно в 80 млрд руб., из которых 20 млрд руб. должно выделить государство на федеральную инфраструктуру. Перегрузочный комплекс в Мурманске должен обойтись в 70 млрд руб., из которых 0,9 млрд руб. выделит бюджет. Оба проекта включены в **комплексный план** модернизации инфраструктуры.

В сентябре 2019 года сообщалось, что строительство перевалочных СПГ-комплексов будет идти при поддержке японской Mitsui O.S.K. Lines и японского института развития JVIC.

<https://www.kommersant.ru/doc/4373012>

### **РБК; ГАЯНА ДЕДУРИНА, МАРИЯ ЛИЩИЦЫНА; 2020.09.06; ЭКСПЕРТЫ НАЗВАЛИ 2020 ГОД ХУДШИМ В ИСТОРИИ АВИАЦИИ**

Из-за пандемии коронавируса прибыль авиакомпаний сократится на \$84 млрд, а количество пассажиров – вдвое, подсчитали в IATA. Только в апреле авиакомпании потеряли около 95% пассажиров по сравнению с 2019 годом

В 2020 году из-за пандемии коронавируса чистая прибыль авиакомпаний сократится на \$84 млрд. Об этом говорится в прогнозе Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA).

Выручка авиаперевозчиков снизится на 50% с \$838 млрд до \$419 млрд по сравнению с 2019 годом. Восстановить прежние показатели в 2021 году не удастся. IATA прогнозирует, что выручка авиакомпаний увеличится только до \$598 млрд.

«В финансовом отношении 2020 год станет худшим в истории авиации», – заявил глава IATA Александр де Жюньяк. Он также добавил, что в среднем индустрия авиаперевозок теряет по \$230 млн ежедневно.

По прогнозу ассоциации, спрос на пассажирские авиаперевозки упадет на 54,7% в 2020 году (в сравнении с 2019 годом). Пока хуже всего ситуация с трафиком складывалась в апреле – авиакомпании потеряли около 95% пассажиров по сравнению с показателями предыдущего года. В IATA ожидают, что количество пассажиров в 2020 году снизится вдвое, до 2,2 млрд человек, что примерно равняется показателям 2006 года. При этом в прогнозе говорится, что трафик постепенно начинает расти.

В конце марта, до того, как Россия полностью приостановила международное авиасообщение, российские авиакомпании сообщали, что теряют не менее 500 млн руб. в сутки. В Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ), которая объединяет крупнейших перевозчиков, за исключением «Аэрофлота», тогда подчеркивали, что от 30 до 40% от всех затрат составляют постоянные расходы, которые не зависят от выполнения рейсов (аренда и лизинг самолетов, техническое обслуживание, оплата труда). Также в АЭВТ отмечали, что не все пассажиры, планировавшие отправиться за границу, переориентируются на отдых на территории России и, соответственно, будут пользоваться внутренними рейсами.

В середине мая правительство выделило 23,4 млрд руб. на поддержку авиакомпаний, пострадавших из-за пандемии коронавируса. Эти средства пойдут на выплату зарплат

авиационному персоналу, оплату лизинговых платежей, стоянки бортов, а также на ведение операционной деятельности и содержание имущества.

<https://www.rbc.ru/business/09/06/2020/5edfa8aa9a7947324b91a021>

### **РБК; СЕРГЕЙ СОБОЛЕВ, ЕЛЕНА СУХОРУКОВА; 2020.10.06; СОТНИ РОССИЯН ОТПРАВИЛИСЬ ЗА РУБЕЖ В АПРЕЛЕ ПРИ ЗАКРЫТЫХ ГРАНИЦАХ**

Поездки россиян за рубеж не останавливались в апреле, когда границы были почти полностью закрыты. Например, в Турции побывали более 900 граждан России, в Индонезии – 128, а на Тайване – один

В апреле 2020 года, в разгар пандемии, сотни россиян выезжали за границу, свидетельствует доступная зарубежная статистика, которую изучил РБК.

С 27 марта Россия остановила международное авиасообщение: были запрещены все полеты за рубеж, кроме эвакуационных рейсов, которыми граждан вывозили на родину, и отдельных рейсов по поручению правительства. С 30 марта закрылись сухопутные и речные границы. Выехать за рубеж могли только отдельные категории граждан: дипломаты, сотрудники официальных представительств России при международных организациях, жители Калининградской области, а также те, кто направляется на похороны близкого родственника. Запрет частично ослабили лишь в июне: сейчас россияне могут выехать за рубеж к больным родственникам, по работе, для учебы или лечения.

Наибольшее число приездов в апреле 2020 года было зафиксировано в Южной Корее. В этом месяце, согласно данным Национальной туристической организации Кореи, там побывали 1223 россиянина (для сравнения: в апреле 2019 года – 34,2 тыс.). Более 1 тыс. человек из них были членами морских экипажей. Из всех побывавших в Корее россиян 128 заявили при пересечении границы, что прибыли с туристическими целями, четыре – с деловыми, один – с официальной, у оставшихся 1090 цель поездки классифицируется как иная.

В Турции в апреле побывали 922 россиянина, следует из данных турецкого министерства культуры и туризма. Цели поездок не уточняются. В апреле 2019-го поток из России равнялся 391,6 тыс. человек.

В Болгарию, по данным Национального статистического института республики, в апреле 2020 года въехали 635 граждан России против 6,4 тыс. годом ранее. У большинства цель поездки не является ни туристической, ни служебной, ни деловой.

В Сербию в апреле 2020 года приехали 190 россиян (годом ранее – 4,8 тыс.), в США – 136 (годом ранее 24,9 тыс.), в Индонезию – 129 (годом ранее – 13,9 тыс.), в Финляндию – 122 россиянина (годом ранее – 22,4 тыс.). Но финская статистика учитывает не тех, кто пересек границу, а тех, кто остановился в местных гостиницах или любых других объектах размещения. Такую же статистику дают Швейцария и Австрия: соответственно 108 и не более 100 россиян в апреле 2020 года против 9,7 тыс. и 25,6 тыс.

Границу Гонконга пересекли всего восемь наших соотечественников (в апреле 2019-го – 14,6 тыс.), Сингапура – семь (в апреле прошлого года 6,1 тыс.), на Тайвань, по данным местного туристического бюро, прибыл всего один россиянин (годом ранее – 1,3 тыс. человек).

Прибытия россиян не зафиксировали Испания, Шри-Ланка и Кипр.

В условиях закрытия границ России и приостановленного авиасообщения уехать из России могли лица с двойным гражданством либо те, у кого есть вид на жительство в другой стране, пояснил гендиректор сервиса по бронированию билетов «ВИП Сервис» Дмитрий Горин. Вылететь россияне могли эвакуационными рейсами либо бизнес-джетами, считает Горин. Россияне с двойным гражданством подпадают под критерии эвакуационных рейсов, согласен исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. Он также отмечает, что какое-то количество пассажиров совершало в апреле

разовые перелеты на бизнес-джетах: это могли быть в том числе врачи и сопровождающие медицинские грузы.

О полетах бизнес-джетов после введения **Росавиацией** запрета на полеты регулярных и чартерных рейсов сообщала Русская служба Би-би-си. В апреле рейсы из московских аэропортов вылетали в основном в Милан, Ниццу и Лондон.

[https://www.rbc.ru/business/10/06/2020/5ede1cfd9a7947ffedb2dfb2?from=from\\_main](https://www.rbc.ru/business/10/06/2020/5ede1cfd9a7947ffedb2dfb2?from=from_main)

### **РБК; 2020.09.06; СЕРГЕЙ КОБЗЕВ – О БУДУЩЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В РОССИИ**

Возобновляемые источники энергии, эко-топливо и защита окружающей среды – как «РЖД» делает железнодорожный транспорт еще более экологичным

Об эксперте: Сергей Кобзев, заместитель генерального директора – главный инженер ОАО «РЖД».

Транспорт – один из основных потребителей углеродного топлива. По мнению аналитиков Правительства, Россия на десятки процентов уступает в энергоэффективности западным технологиям. В России на транспорт приходится около трети всех парниковых выбросов (30,5%), а с учетом личного транспорта – более половины (54,9%).

Доля железной дороги в объеме выбросов занимает около 1%, при этом доля «РЖД» в грузообороте страны, без учета трубопроводного транспорта, – 87%.

В отличие от других видов промышленности и энергетики, грузовые железнодорожные перевозки в России, по оценке Международного энергетического агентства, являются самыми энергоэффективными в мире (второе место занимает Китай, третье – Индия, четвертое – Северная Америка, пятое – Евросоюз, шестое – Япония).

Экологичное топливо

Основная причина – высокая доля перевозки грузов и пассажиров на экологически чистой электрической тяге (более 86% грузов и 85% пассажиров). «РЖД» в своей долгосрочной программе развития планирует крупномасштабную электрификацию оставшихся направлений, которые сегодня еще работают на дизельной тяге. Это снизит потребление дизельного топлива на 440 тыс. тонн в год и сократит выбросы парниковых газов на 1,5 млн т. Прежде всего, это БАМ и участок от Волочаевки до портов Ванинского узла.

Другое направление – переход с дизельного топлива на природный газ. Локомотив на газомоторном топливе выбрасывает в атмосферу в пять раз меньше вредных веществ.

Мы заключили четырехстороннее соглашение с «Газпромом» и двумя основными производителями локомотивов. «Газпром» берет на себя создание инфраструктуры по производству сжиженного природного газа и строительству специализированных заправочных комплексов, а мы планируем приобретать и эксплуатировать газомоторные локомотивы.

Переход на природный газ для автономных локомотивов действительно является прогрессивным в плане экологии шагом. Тем не менее более чистого транспорта, чем на электрической тяге, нет. Поэтому мы вместе с «Роснано» работаем над созданием аккумуляторного автономного маневрового электровоза для крупных железнодорожных вокзалов Москвы и Санкт-Петербурга. Опытный экземпляр такого локомотива мы должны получить в следующем году для всесторонних испытаний и, в случае подтверждения заявленных показателей, начнем внедрять его в крупных агломерациях.

В ведущих странах мира, например, в Германии и во Франции, железнодорожные компании включают в свои экологические стратегии водород как новый перспективный вид топлива. И мы, совместно с отечественной наукой и машиностроителями, работаем в этом направлении.

Экологические преимущества водорода как топлива неоспоримы. Но пока для производства водородного топлива на 1 кВт энергии нужно затратить 3 кВт той же энергии. Прогнозы ведущих мировых энергетических экспертов показывают, что в

ближайшей перспективе ситуация будет изменяться в сторону большей доступности водородного топлива. Поэтому мы вместе с партнерами уже приступили к созданию опытных пассажирских поездов на водородных топливных элементах. Пилотным полигоном внедрения выбран остров Сахалин, где, благодаря поддержке правительства области, формируется водородный инфраструктурный кластер с полным технологическим циклом от производства водорода до его применения, вокруг которого формируется инновационная и образовательная среда. Это очень интересный проект, нацеленный на будущее развитие и масштабирование.

**Переход к возобновляемым источникам энергии**

На некоторых объектах «РЖД» солнечные энергомодули работают уже больше восьми лет. Последнюю мини-электростанцию мощностью 31 кВт мы ввели в конце 2019 года на станции Светлоград Северо-Кавказской железной дороги. Очень внимательно следим за ее эксплуатацией и контролируем объем вырабатываемой солнечными панелями энергии. Пока она ни разу не выдала в сеть заявленную производителем мощность, надеемся, что это произойдет в июне. Вместе с отечественным производителем солнечных панелей мы разработали онлайн калькулятор, где можно рассчитать срок окупаемости инвестиций во внедрение солнечной электростанции на дороге. Пока это более десяти лет.

«РЖД» постепенно переходит на возобновляемые источники энергии также и в теплоснабжении объектов инфраструктуры. За последние три года закрыто более полусотни мазутных и угольных котельных с переводом потребителей на экологически чистые источники энергии. Еще более ста объектов будут переведены на альтернативные источники в ближайшие два-три года: тепловые насосы, солнечная энергия, древесные пеллеты. Эти меры обеспечат снижение выбросов в атмосферу не менее чем на 30 тыс. т в год.

**Бережное отношение к природе**

В «РЖД» реализуется программа защиты водной среды: мы строим и реконструируем очистные сооружения. За пять лет введено более 40 современных систем водоочистки. Цель – уменьшить сброс на 400 тыс. т в год, чтобы десятки водоемов – озер, прудов, малых рек – стали заметно чище.

Наша компания – одна из немногих, которая взяла на себя обязательство по ликвидации экологического вреда от железнодорожного транспорта, накопленного с 1930-х годов. В результате за пять лет было очищено более 70 тыс. кв. м территорий и утилизировано около 100 тыс. т отходов

При реконструкции БАМа и Транссиба, строительстве высокоскоростных магистралей и развитии подходов к портам «РЖД» стремится к тому, чтобы новые объекты как можно меньше затрагивали сложившиеся природные экосистемы. Проектирование ведется в строгом соответствии с нормами и требованиями экологического законодательства Российской Федерации.

Опыт экологически чистого строительства крупных железнодорожных объектов у нас есть – это олимпийские объекты в Сочи, реконструкция МЦК и МЦД, подходы к Крымскому мосту, проект перевода на российскую колею железных дорог Сахалина с реконструкцией искусственных сооружений через множество рек острова.

<https://trends.rbc.ru/trends/green/cmrm/5ed8d39d9a79478a6ef55126>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.09.06; МИНТРАНС РАССКАЗАЛ О НАРУШЕНИЯХ АЭРОПОРТАМИ И АВИАКОМПАНИЯМИ АНТИКОРОНАВИРУСНЫХ МЕР**

**Ространснадзор** провел 86 рейдовых осмотров в аэропортах и на воздушных судах в разных регионах России с начала июня, выявлено 124 случая несоблюдения рекомендаций по санитарной безопасности, сообщила **пресс-служба Минтранса**.

«Всего было проверено 63 воздушных судна различных авиакомпаний и 23 аэропорта. В ходе проверок выявлено 124 случая несоблюдения методических рекомендаций

обеспечения санитарной безопасности, разработанных **Минтранс** России и согласованных Роспотребнадзором. Из них 27 на воздушных судах, 97 – в аэропортах», – говорится в сообщении.

Как уточняет **Минтранс**, среди основных нарушений недооборудование всех входов в здания аэропортов средствами термометрии, не проводится ежедневная и регулярная профилактическая уборка, при посадке на борт измерение температуры у пассажиров проводится не в полном объеме, не проводится дезинфекция рук пассажирами.

Также **Ространснадзор** выявил, что иногда компании не оповещают пассажиров о необходимости соблюдения мер профилактики и защиты, на досмотре пассажиров наблюдается скопление людей, работают кафе в аэропортах.

«Не в полном объеме соблюдаются условия социального дистанцирования в местах потенциального скопления пассажиров. В частности, на входе в зоны досмотра отсутствуют напольные разметки в 1,5 метра, места для сидения пассажиров не маркированы; в некоторых аэропортах работают предприятия общественного питания, на территории которых наблюдается массовое скопление людей; отсутствуют инструкции о действиях cabinного экипажа в случае обнаружения заболевшего во время полёта; наблюдается дефицит санитайзеров, а в некоторых аэровокзальных комплексах средства дезинфекции для пассажиров отсутствуют вовсе; нарушение перчаточно-масочного режима пассажирами, а также персоналом аэропорта и сотрудниками авиакомпаний», – перечислили в **Минтрансе** основные виды нарушений.

Проверка в московских аэропортах Внуково и Домодедово показала, что организация обслуживания пассажиров в основном соответствует требованиям рекомендаций.

21 мая Роспотребнадзор и **Росавиация** согласовали рекомендации по авиаперевозкам в условиях возлоновления авиасообщения.

<https://rns.online/transport/Mintrans-rasskazal-o-narusheniyah-aeroportami-i-aviakompaniyami-antikoronavirusnih-mer-2020-06-09/>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20200609/1572671225.html>

<https://1prime.ru/business/20200609/831595692.html>

### **RNS; 2020.09.06; ДВЕ СТРАНЫ СООБЩИЛИ О ПЛАНАХ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ С РОССИЕЙ**

Молдавия предложила **Росавиации** возобновить регулярные авиарейсы между странами с 15 июня, Азербайджан рассматривает запуск авиасообщения после 1 июля, сообщили управления гражданской авиации этих стран в письмах в **Росавиацию**.

«...Предлагаем Вам начать регулярные полеты на паритетной основе между нашими странами с 15 июня 2020», – говорится в документе молдавской стороны.

При этом при полетах должны учитываться рекомендации против распространения коронавируса.

Авиационные власти Азербайджана рассматривают вопрос об открытии границ страны после 1 июля 2020 года. Управление гражданской авиации страны попросило **Росавиацию** направить им требования, «которые будут предъявляться в аэропортах РФ к прибывающим пассажирам международных рейсов».

«Это необходимо для начала бронирования и продажи авиабилетов, а также для регистрации пассажиров, вылетающих из аэропортов Азербайджана в Россию», – говорится в письме.

<https://rns.online/transport/Dve-strani-soobschili-o-planah-vozobnovleniya-aviasoobscheniya-s-Rossiei--2020-06-09/>

На ту же тему:

<https://www.mskagency.ru/materials/3011651>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.09.06; РОССИЯ И ЕГИПЕТ НЕИЗБЕЖНО ПРИДУТ К ВОЗОБНОВЛЕНИЮ ЧАРТЕРНОГО АВИАСООБЩЕНИЯ МЕЖДУ СТРАНАМИ – БОГДАНОВ**

В Москве заинтересованы в возобновлении полноформатного авиасообщения с Египтом, заявил спецпредставитель президента РФ по странам Африки и Ближнему Востоку, замглавы МИД РФ Михаил Богданов.

«В России искренне заинтересованы в скорейшем возобновлении полноформатного авиасообщения с Египтом и активизации на этой основе туристических связей. До трагедии с российским самолетом в 2015 г. над Синаем почти 3 млн россиян ежегодно отдыхало на египетских курортах», – сказал Богданов в интервью египетской газете «Аль-Ахрам», текст которого опубликован на сайте МИД РФ.

**Замминистра** отметил, что за последние годы сторонами проделана значительная работа по расследованию причин катастрофы и повышению уровня безопасности воздушного сообщения.

«К сожалению, пандемия внесла свои коррективы в наши планы. Тем не менее, убежден, что мы неизбежно придем к тому, что чартерные рейсы в египетские курортные города будут восстановлены», сказал **замминистра**.

### **ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; СВЕТЛАНА ЗАВЕРНЯЕВА; 2020.09.06; ПРАВИТЕЛЬСТВО БУДЕТ РУКОВОДИТЬ ПОИСКОВЫМИ ОПЕРАЦИЯМИ НА МОРЕ**

Правительство наделят необходимыми полномочиями для издания и утверждения нормативных правовых актов, регулирующих поиск и спасание на море. Соответствующий законопроект Госдума приняла во втором чтении на пленарном заседании 9 июня.

Российская Федерация, как преемник Советского Союза по международной конвенции о поиске и спасании на море 1970 года, имеет массу соглашений – как двусторонних, так и многосторонних – по проведению спасательных работ. Однако сегодня в стране нет ведомства, которое могло бы решать вопросы поисково-спасательного обеспечения морской деятельности или координации аварийно-спасательных служб в повседневных условиях. Кабмин не имеет достаточных полномочий, чтобы издавать нормативно-правовые акты, регулирующие поиск и спасание на море.

Правительственный законопроект предлагает дополнить Кодекс торгового мореплавания статьёй, которая позволит российскому Правительству выпускать такие документы. В частности, это даст возможность утверждать положения о взаимодействии федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти в субъектах РФ и других организаций при проведении поисковых и спасательных операций на море.

Также в проекте закона уточняется, что выдача разрешения на плавание судов в акватории Северного морского пути и выдача лицам, осуществляющим ледовую лоцманскую проводку судов, удостоверений о праве ледовой лоцманской проводки судов в акватории Северного морского пути осуществляется Федеральным агентством морского и речного транспорта или подведомственной ему организацией.

<https://www.pnp.ru/social/pravitelstvo-budet-rukovodit-poiskovymi-operაციями-na-more.html>

### **ТАСС; 2020.09.06; ГОСДУМА ПОДДЕРЖАЛА В I ЧТЕНИИ ЗАПРЕТ НА ВЫСАДКУ ИЗ ТРАНСПОРТА ДЕТЕЙ-БЕЗБИЛЕТНИКОВ**

Госдума во вторник приняла в первом чтении правительственный законопроект о введении запрета высаживать детей из общественного транспорта за неоплаченный проезд.

Предполагается, что требование покинуть транспорт за неоплаченный проезд не может распространяться на детей до 16 лет, которые едут без сопровождения совершеннолетних.

Это предложено прописать в уставе автомобильного и городского наземного электрического транспорта. Нормы не будут действовать в случае безбилетного проезда взрослых вместе с детьми – при отказе от оплаты проезда они вместе должны выйти на ближайшей остановке.

Кроме того, документ в целом изменяет порядок контроля и подтверждения оплаты проезда в общественном транспорте. Сегодня он осуществляется в соответствии с федеральными правилами перевозок пассажиров. Правительство же предлагает разрешить регионам самостоятельно вводить порядок контроля оплаты проезда в городском, пригородном и междугородном транспорте.

Законопроектом предполагается, что порядок контроля оплаты проезда на территории Москвы, Санкт-Петербурга, Севастополя и граничащего с ним региона, а также по регулярным маршрутам в границах Краснодарского края и Республики Адыгея устанавливается соглашениями между властями соответствующих субъектов РФ. В остальных случаях (например, при проезде по регулярным маршрутам в границах двух и более регионов) следует, как и сейчас, руководствоваться правилами перевозок пассажиров.

<https://tass.ru/obschestvo/8684945>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Gosduma-prinyala-zakonoproekt-o-zaprete-visazhivat-detei-bezbiletnikov-iz-transporta-2020-06-09/>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.09.06; ГД ПОДДЕРЖАЛА ПРОЕКТ О МЕЖРЕМОНТНЫХ СРОКАХ КАПРЕМОНТА АЭРОДРОМОВ**

Госдума на пленарном заседании во вторник приняла в первом чтении правительственный законопроект, расширяющий полномочия кабмина в части утверждения межремонтных сроков проведения капитального ремонта федеральных гражданских аэродромов.

«Минтранс России предлагается в абзаце пятом статьи 4 федерального закона «О государственном регулировании развития авиации» уточнить, что правительство Российской Федерации утверждает нормативы финансовых затрат и правила расчета размера бюджетных ассигнований только на капитальный ремонт аэродромов гражданской авиации, находящихся в федеральной собственности», – говорится в пояснительной записке к законопроекту.

Таким образом, правительство сможет утверждать классификацию работ по содержанию и ремонту гражданских аэродромов, а также нормативы финансовых затрат.

Проектом также предлагается дополнительно наделить правительство полномочиями об утверждении межремонтных сроков проведения капитального ремонта.

<https://realty.ria.ru/20200609/1572687239.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.09.06; РОСТУРИЗМ НАЗВАЛ ДАТУ НАЧАЛА ПОЛНОЦЕННОГО КУРОРТНОГО СЕЗОНА В РОССИИ**

Федеральное агентство по туризму рассчитывает, что с 1 июля россияне смогут путешествовать по стране при соблюдении мер безопасности и предосторожности.

Об этом в интернет-обращении заявила глава ведомства Зарина Догузова.

«Мы понимаем, что июнь уйдет на мягкий старт и подготовку к началу полноценного курортного сезона начиная с 1 июля. Безусловно, очень многое будет зависеть от эпидемиологической ситуации в каждом конкретном регионе, но мы сделаем все возможное».

Она напомнила, что 1 июня начался первый этап выхода гостиничной и туристической отраслей из ограничительных мер, в регионах стали открываться отели и санатории.

«Вчера первых гостей начала принимать Белокуриха в Алтайском крае», – добавила Догузова.

Руководитель Ростуризма обратила внимание на то, что информация постоянно меняется, обновляется, а ограничения снимаются.

О том, что страна готова к постепенному открытию туристического сезона, накануне заявил премьер-министр **Михаил Мишустин**.

В свою очередь, вице-премьер Дмитрий Чернышенко поручил губернаторам совместно с Роспотребнадзором и Ростуризмом до 15 июня подготовить планы по открытию туристической отрасли в регионах.

<https://ria.ru/20200609/1572686120.html>

### **ТАСС; 2020.09.06; РУХНУВШИЙ ПОД МУРМАНСКОМ МОСТ ВОССТАНОВЯТ ЗА 1,2 МЛРД РУБЛЕЙ ПО ЗАКАЗУ РЖД**

Компания «Российские железные дороги» (РЖД) заключила контракт на восстановление обрушившегося железнодорожного моста на участке Октябрьской железной дороги (ОЖД, филиал ОАО «РЖД») Выходной-Кола под Мурманском. Стоимость работ составила 1,2 млрд рублей, следует из информации на сайте госзакупок.

1 июня в Кольском районе под Мурманском при проведении ремонтных работ обрушился железнодорожный мост, одна из опор которого была смещена и деформирована из-за паводка. В результате железнодорожное сообщение с Мурманском прервано.

«Выполнение комплекса аварийно-восстановительных, подготовительных, строительномонтажных работ, включая поставку оборудования и выполнения пуско-наладочных работ по объекту: «Мост на 1436 км... участка Выходной-Кола Октябрьской железной дороги», – говорится в сообщении.

Работы планируется завершить до 30 сентября 2021 года. Компания заключила контракт с поставщиком 5 июня. Закупка организована с привлечением единственного поставщика.

Как заявил во вторник секретарь Совета безопасности РФ Николай Патрушев на совещании по вопросам нацбезопасности в СЗФО, обрушение железнодорожного моста под Мурманском произошло из-за недостаточного контроля за его состоянием и несвоевременного проведения ремонтных работ.

Аварийный мост, введенный в эксплуатацию в 1930 году, был реконструирован в 2014 году. К восстановлению железнодорожного сообщения по поручению президента **Владимира Путина** подключили железнодорожные войска. Движение поездов до Мурманска планируется восстановить к 23 июня.

<https://tass.ru/ekonomika/8689885>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.09.06; СЛЕДОВАТЕЛИ ИЗЪЯЛИ У ПОДРЯДЧИКОВ ДОКУМЕНТАЦИЮ ПО РЕМОНТУ РУХНУВШЕГО ПОД МУРМАНСКОМ МОСТА**

Северо-Западное следственное управление на транспорте СК РФ в ходе расследования уголовного дела об обрушении железнодорожного моста между станциями Выходной и Кола под Мурманском изъяло необходимую документацию, сообщила **пресс-служба** ведомства во вторник.

«В Москве, Санкт-Петербурге и Мурманске изъята вся необходимая для производства экспертиз документация, в том числе в подрядных организациях, осуществляющих ремонт моста», – говорится в сообщении.

В рамках расследования назначена строительно-техническая и технологические судебные экспертизы.

Как уже установило следствие, с 1984 года уровень воды в реке Кола поднимался и на более высокие уровни. В настоящее время СКР рассматривает все версии произошедшего. Кроме того, будет проверено качество ремонтов, которые проводились ранее, возможные нарушения при содержании моста, а также следователи изучат, предусматривал ли капремонт «наличие дополнительных нагрузок природного характера».

Как сообщалось, уголовное дело расследуется по ст.263 УК РФ (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта).

Обрушение железнодорожного моста между станциями Выходной и Кола произошло 1 июня. До этого были выявлены нарушения конструкций. С 31 мая отправка грузов в направлении мурманского транспортного узла запрещена. Предполагается создать обход места ЧП за счет нового участка в рамках курируемого **Минтранс**ом проекта по строительству ветки на порт Лавна (находится на противоположном от Мурманска берегу Кольского залива).

Региональные власти и руководство ОАО «РЖД» ожидает запуск этой логистической схемы к 23 июня. Параметры движения оцениваются монополией в 16 пар поездов в сутки с учетом пассажирских. Полностью восстановить объемы движения на Мурманск **РЖД** планируют к октябрю – после реконструкции разрушенного моста.

Губернатор Мурманской области Андрей Чибис заявлял, что нет оснований считать паводок причиной обрушения моста, ее установит экспертиза.

<https://www.interfax-russia.ru/northwest/news/sledovateli-izyali-u-podryadchikov-dokumentaciyu-po-remontu-ruhnuvshego-pod-murmanskom-mosta>

### **ТАСС; 2020.09.06; ПАТРУШЕВ СВЯЗАЛ ОБРУШЕНИЕ МОСТА ПОД МУРМАНСКОМ С НЕСВОЕВРЕМЕННЫМ РЕМОНТОМ ОБЪЕКТА**

Обрушение железнодорожного моста под Мурманском произошло из-за недостаточного контроля за состоянием этого объекта и несвоевременного проведения ремонтных работ. Об этом заявил во вторник секретарь Совета безопасности РФ Николай Патрушев на совещании в режиме видеоконференции по вопросам нацбезопасности в Северо-Западном федеральном округе (СЗФО).

Он назвал актуальной проблему обеспечения безопасности функционирования гидротехнических сооружений в условиях участвовавших в последнее время природных катаклизмов.

«Яркий этому пример – обрушение моста под Мурманском. Недостаточный контроль за его состоянием и несвоевременное проведение ремонтных работ привели к прекращению железнодорожного сообщения, поставили под угрозу функционирование Мурманского морского торгового порта», – сказал Патрушев.

По его словам, это говорит о необходимости улучшения прогнозирования стихийных бедствий и обеспечения готовности сил и средств для локализации их возможных последствий. «И, конечно, следует усилить надзор за техническим состоянием гидротехнических сооружений, принимать меры по их своевременной модернизации», – сказал секретарь Совбеза.

<https://tass.ru/proisshestviya/8683989>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20200609/1572678297.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.09.06; В МУРМАНСКОМ МЧС ОТКАЗАЛИСЬ СЧИТАТЬ ПАВОДОК ОСНОВНОЙ ВЕРСИЕЙ ОБРУШЕНИЯ МОСТА**

В управлении МЧС Мурманской области отказались рассматривать паводок в качестве основной версии обрушения 1 июня железнодорожного моста между станциями Выходной и Кола.

Как сообщает **пресс-служба** управления, «начали появляться новости о том, что в экстренном ведомстве назвали причину обрушения железнодорожного моста на перегоне станций Кола – Выходной».

«Однако вышеуказанная информация не является официальной версией случившегося. Заключение будет дано только после того, как будут завершены все необходимые проверки и следственные действия», – говорится в заявлении.

В ведомстве пояснили, что в момент обрушения моста уровень воды составил 330 см. При этом неблагоприятным явлением для этого участка реки Кола является 330 см, опасным явлением – 370 см.

«Это не позволяет делать выводы о том, что именно паводок послужил причиной происшествия», – сообщают в пресс-службе регионального главка МЧС.

Как сообщалось, 7 июня управление МЧС Мурманской области опубликовало на сайте ведомства сообщение, в котором говорилось, что причиной обрушения моста под Мурманском стал паводок.

«Разрушительные паводки стали причиной аварии на железнодорожном мосту на перегоне станций Кола – Выходной. Пострадавшая от интенсивных потоков воды опора не выдержала, и 1 июня надводная часть моста обрушилась. На данном участке железной дороги был установлен режим ЧС», – говорилось в сообщении.

В настоящее время эта информация на сайте отредактирована, абзац про паводок и обрушение моста удален.

5 июня губернатор Мурманской области Андрей Чибис заявил, что нет оснований считать паводок причиной обрушения железнодорожного моста под Мурманском и причину установит экспертиза.

«Опасный уровень воды для этого моста, этого русла реки на этой территории – 400 см. А в момент, когда произошло разрушение моста и трещины опор, было 330 см. Поэтому никаких оснований ни у кого из нас для того, чтобы говорить, что мост был разрушен в результате паводка, не имеется», – сказал Чибис журналистам.

<https://www.interfax.ru/russia/712460>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20200609/1572688808.html>

### **ТАСС; 2020.09.06; ВОЕННЫЕ ГОТОВЯТ НОВЫЕ ПОДРЫВЫ ПОРОДЫ ДЛЯ ПУТЕЙ ОБХОДА МОСТА ПОД МУРМАНСКОМ**

Военные вывозят скальный грунт после подрыва на месте прокладки новых железнодорожных путей в обход поврежденного моста в Мурманской области и готовятся к новым подрывам породы. Об этом сообщили журналистам во вторник в Минобороны РФ.

«После проведенного подрыва на обходном участке железнодорожного пути в Кольском районе Мурманской области военнослужащие ЗВО приступили к вывозу скального грунта», – сказали в ведомстве.

Также военные железнодорожники вывозят грунт с участка строительства обходного железнодорожного пути. «В течение четырех дней вывезено 17 тыс. кубических метров выработанного грунта и породы, завезено 2 тыс. кубических метров щебеночного балласта, выполнено уплотнение основной площадки земляного полотна протяженностью 2 километра», – перечислили в Минобороны.

Военные инженеры продолжают бурить шурфы для подготовки закладки зарядов и рыхления скальной породы.

Сообщается, что работы проводятся в соответствии с графиком. Объем земляных работ составляет свыше 60 тыс. кубических метров. В оказания помощи в восстановлении ж/д сообщения в Мурманской области задействовано более 100 военнослужащих и свыше 40 единиц техники железнодорожных и инженерных войск ЗВО.

<https://tass.ru/ekonomika/8680757>

### **ТАСС; 2020.10.06; В АРГЕНТИНЕ ПОСЛЕ ВЫВОЗНОГО АВИАРЕЙСА ОСТАЮТСЯ 50 РОССИЯН, ОБРАТИВШИХСЯ В ПОСОЛЬСТВО**

Около 50 россиян, обратившихся в посольство РФ в Аргентине из-за введенных в связи с пандемией ограничений на авиасообщение, не воспользовались вывозным рейсом

авиакомпания «Азур эйр» и остаются на территории южноамериканской республики. Об этом сообщил во вторник посол РФ в Буэнос-Айресе Дмитрий Феоктистов.

«Оставшихся можно разделить на две группы. Первая группа – это 14 человек, которые раньше уверяли нас, что заинтересованы в том, чтобы вылететь, но потом отказались. Вторая – люди, которые хотя и звонили в посольство и были нами зафиксированы как граждане, которые оказались заблокированными в Аргентине, никогда нам не говорили, что хотели бы улететь. В общей сложности эти две группы составляют 50 человек», – сказал посол журналистам и допустил, что россиян в Аргентине может еще больше, так как не все обращались в посольство.

«Мы считаем, что 220 человек, которые поднялись на борт в Аргентине, – это практически все, кто реально хотел улететь», – отметил Феоктистов. При содействии посольства на рейс попали в том числе 19 россиян, которые находились в отдаленных от Буэнос-Айреса провинциях. Им помогли с поиском транспорта и выдали необходимые документы для прохождения блокпостов, поскольку дорожное и воздушное сообщение между регионами Аргентины ограничено. По такой же схеме при активном участии посольств РФ в Боливии, Уругвае и Парагвае в аэропорт Буэнос-Айреса были доставлены 28 россиян, застрявших в этих странах.

Как отметил Феоктистов, среди поднявшихся на борт самолета, улетевшего 5 июня, были две школьницы и 11 грудных младенцев, которые родились в Аргентине. «Эти дети по большей части не имели аргентинских паспортов, потому что соответствующие службы находятся на карантине, мы сделали им российские паспорта и договорились, что их выпустят по ним», – сказал посол.

«К сожалению, были люди, которые отказались, уже зная о самом рейсе, буквально в последний момент», – отметил Феоктистов. По его словам, в Аргентине, в частности, осталась семья из шести человек, которым посольство оказывало помощь с покупкой еды. «Осуждать кого-то сложно, у всех своя ситуация», – добавил он и отметил, что 30-часовой рейс с промежуточными посадками в Чили и на Кубе был «непростым испытанием, особенно для родителей с детьми».

«Наши граждане все равно остаются нашими гражданами, поэтому мы продолжим с ними [оставшимися в Аргентине] взаимодействовать, если такое взаимодействие им будет нужно,» – подчеркнул Феоктистов. Информации, что в Аргентину может быть организован еще один вывозной рейс, пока нет. «Скорее уже восстановится коммерческое пассажирское авиасообщение, и тогда они смогут вылететь регулярными рейсами», – добавил посол.

### **ТАСС; 2020.10.06; РОССИЯНЕ ВЫЛЕТЕЛИ ИЗ США НА РОДИНУ ВОЗВРАТНЫМ РЕЙСОМ «АЭРОФЛОТА»**

Пожелавшие вернуться на родину граждане России вылетели во вторник из Нью-Йорка в Санкт-Петербург и Москву возвратным рейсом «Аэрофлота». Об этом свидетельствует информация на сайте международного аэропорта имени Джона Кеннеди.

Как отмечается на онлайн-табло воздушной гавани, рейс SU103 отправлен. Ожидаемое время прибытия самолета Boeing 777-300 в аэропорт Пулково – 10:57 мск.

В Facebook посольства РФ в США ранее отмечалось, что на рейс смогут зарегистрироваться граждане России, проживающие в Москве, Санкт-Петербурге, Московской, Ленинградской, Брянской, Владимирской, Вологодской, Воронежской, Ивановской, Калининградской, Калужской, Костромской, Курской, Липецкой, Нижегородской, Новгородской, Орловской, Пензенской, Псковской, Рязанской, Смоленской, Тамбовской, Тверской, Тульской, Ульяновской, Ярославской областях, Республике Мордовия и Республике Карелия.

Посол РФ в Вашингтоне Анатолий Антонов 3 апреля заявил, что более 2 тыс. российских граждан, находящихся на территории США, сообщили дипломатам о желании вернуться

домой на фоне ситуации с распространением коронавируса. После этого ряд вывозных рейсов «Аэрофлота» из США в РФ были организованы из Нью-Йорка, Лос-Анджелеса (штат Калифорния) и Майами (штат Флорида).

<https://tass.ru/obschestvo/8690601>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.10.06; ВЫВОЗНОЙ БОРТ «АВРОРЫ» ДОСТАВИЛ РОССИЯН С ПХУКЕТА ВО ВЛАДИВОСТОК**

Вывозной рейс авиакомпании «Аврора» с россиянами прибыл с острова Пхукет (Таиланд) во Владивосток, следует из данных онлайн-табло российского аэропорта.

Самолет сел во Владивостоке чуть позже планируемого – в 09.40 местного времени (02.40 мск).

Согласно списку, опубликованному в Telegram-канале Минкомсвязи, на рейс SHU5495 зарегистрировалось около 100 человек.

<https://ria.ru/20200610/1572719629.html>

### **ТАСС; 2020.09.06; ВЫВОЗНЫЕ РЕЙСЫ ИЗ АРМЕНИИ В РОССИЮ ЗАПЛАНИРОВАНЫ НА 10 ИЮНЯ**

Вывозные рейсы из Еревана в Минеральные Воды и Краснодар, с помощью которых граждане России смогут вернуться на родину, запланированы на 10 июня. Об этом во вторник сообщает посольство РФ в Армении.

«Рейсы №NGT757 Ереван – Краснодар 10 июня в 9:00 (8:00 мск) и № NGT743 Ереван – Минеральные Воды 10 июня в 14:30 (13:30 мск) выполняет авиакомпания Armenia. Это коммерческий рейс. Стоимость перелета – от €140. Произвести взаимозачет билета российской авиакомпании невозможно», – сообщает **пресс-служба** посольства.

Приобрести билет можно в офисах авиакомпании или в ереванском аэропорту. Оплату необходимо производить в драмах (валюта Армении). В тариф перелета входит 25 кг багажа и 8 кг ручной клади. В целях безопасности питание на борту не предусмотрено. Этими авиарейсами можно перевезти и домашних питомцев. В аэропорт необходимо прибыть за три часа до вылета, отмечается в сообщении диппредставительства.

Этими рейсами могут воспользоваться только граждане России, которые проживают в Краснодарском крае, Ростовской области, Республике Адыгея, Воронежской области, Республике Калмыкия, Ставропольском крае, Карачаево-Черкесской Республике, Республике Крым и Севастополе.

На данный момент из Армении вывезено 798 человек.

Работа по организации возвращения россиян домой продолжается в повседневном режиме, сообщает **пресс-служба** посольства.

<https://tass.ru/obschestvo/8688913>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.09.06; В ПОСОЛЬСТВЕ РАССКАЗАЛИ О ПЕРЕНОСЕ ВЫВОЗНОГО РЕЙСА ИЗ ТАШКЕНТА В МОСКВУ**

Вывозной рейс из Ташкента в Москву перенесен с 9 на 10 июня, сообщил во вторник консульский отдел посольства России в Узбекистане.

Ранее дипмиссия сообщала о переносе вывозного рейса с 8 на 9 июня.

«Рейс авиакомпании Ютэйр из Ташкента в Москву переносится на 10 июня. Вылет – 18.50 (16.50 мск). Просим прибыть в аэропорт заблаговременно, не позднее 13.00 (11.00)», – говорится в сообщении на странице консульства в Facebook.

Ранее посольство уточняло, что этот перелет будет возможен только для граждан России, которые проживают в Москве, Московской, Владимирской, Ивановской, Калужской, Рязанской, Смоленской, Тверской, Тульской, Ярославской, Брянской, Орловской, Липецкой, Тамбовской, Воронежской, Курской, Псковской, Новгородской, Вологодской,

Костромской, Нижегородской, Пензенской областях, Республике Мордовия, Ульяновской области, Калининградской области и Пермском крае.

Стоимость билета – 200 евро. Чтобы попасть на рейс, необходимо зарегистрироваться на сайте Госуслуг, напомнили в дипмиссии.

<https://ria.ru/20200609/1572694256.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.09.06; В МИНКОМСВЯЗИ РАССКАЗАЛИ О ВЫВОЗНОМ РЕЙСЕ ИЗ НЬЮ-ЙОРКА**

Минкомсвязь РФ опубликовала список пассажиров вывозного рейса Нью-Йорк – Петербург – Москва, который должен вылететь вечером 9 июня по местному времени, в списке 394 человека.

«Обновлен список пассажиров рейса №AFL 103 Нью-Йорк – Санкт-Петербург – Москва 9 июня в 19:20 по местному времени (10 июня, 2:20 мск)», – сообщил представитель Минкомсвязи РФ в Telegram-канале «Госуслуги: Америка – РФ».

В опубликованном списке 394 человека.

<https://ria.ru/20200609/1572703239.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.09.06; ВЫВОЗНОЙ РЕЙС ИЗ ПАРИЖА В МОСКВУ ЗАПЛАНИРОВАЛИ НА 12 ИЮНЯ**

Четвертый вывозной рейс из Парижа в Москву состоится 12 июня, сообщается на сайте российского посольства во Франции.

Первый рейс из Парижа в Санкт-Петербург и Москву вылетел 19 мая. Ещё два самолета осуществили перелет из Парижа в Москву 29 мая и 5 июня.

«Согласно предварительному графику вывоза российских граждан из-за рубежа в Российскую Федерацию, вылет рейса SU2459 Париж – Москва запланирован на 12 июня 2020 года в 18:05 (по местному времени)», – говорится в сообщении.

В посольстве обращают внимание, что первоначальное время вылета в 11:30 было изменено на 18:05. Рейс будет выполняться из аэропорта Руасси – Шарль-де-Голль.

Отмечается, что возможен для граждан России, которые проживают в Москве, Московской, Владимирской, Ивановской, Калужской, Рязанской, Смоленской, Тверской, Тульской, Ярославской, Брянской, Орловской, Липецкой, Тамбовской, Воронежской, Курской, Псковской, Новгородской, Вологодской, Костромской, Нижегородской, Пензенской областях, Республике Мордовия, Ульяновской области, Калининградской области, Пермского края, Иркутской области, Мурманской области, Кировской области, Саратовской области.

«Количество мест на борту ограничено. Списки будут формироваться на основании регистрации на портале Госуслуг», – отмечается в сообщении посольства.

<https://ria.ru/20200609/1572681735.html>

### **ТАСС; 2020.09.06; ВЫВОЗНОЙ РЕЙС «АВРОРЫ» ИЗ ТОКИО С РОССИЯНАМИ НА БОРТУ ПРИЗЕМЛИЛСЯ ВО ВЛАДИВОСТОКЕ**

Рейс Токио – Владивосток авиакомпании «Аврора» с гражданами России на борту приземлился во вторник в столице Дальнего Востока, сообщается на онлайн-табло воздушной гавани.

Ранее посольство РФ в Японии сообщило, что на рейс могли зарегистрироваться граждане РФ, которые проживают в Амурской области, Еврейской автономной области, Забайкальском крае, Камчатском крае, Магаданской области, Приморском крае, Республике Бурятия, Республике Саха (Якутия), Сахалинской области, Хабаровском крае, Чукотском автономном округе.

По информации на табло, самолет прибыл на 22 минуты раньше планируемого времени – в 17:03 (10:03 мск). Планировалось, что во Владивосток прибудет около 120 россиян,

однако часть из них могли в последний момент отказаться от вылета. За прошедшие два месяца уже более 700 граждан РФ покинули Японию вывозными рейсами.

<https://tass.ru/obschestvo/8682051>

### **ТАСС; 2020.09.06; НАХОДЯЩИЕСЯ В ЕГИПТЕ И АРМЕНИИ ЖИТЕЛИ СЕВЕРНОЙ ОСЕТИИ ВЕРНУТСЯ НА РОДИНУ**

Восемнадцать жителей Северной Осетии, которые из-за пандемии коронавируса не могли ранее покинуть Армению и Египет, вернуться на родину, сообщили в **пресс-службе** Минпромтранса региона.

«Рейс прибывает в Минводы 10 июня, отсюда пассажиры на легковом транспорте будут доставлены во Владикавказ», – говорится в сообщении. Шесть человек придут из Египта, 12 из Армении.

Ранее в Северную Осетию смогли вернуться 12 жителей республики, пребывавших в Греции и США из-за пандемии.

<https://tass.ru/v-strane/8685335>

### **ГТРК МУРМАН; 2020.09.06; СТРОИТЕЛЕЙ-АВТОДОРОЖНИКОВ БУДУТ ГОТОВИТЬ В МГТУ**

Мурманский государственный технический университет с 1 сентября 2020 приступает к реализации новой образовательной программы по направлению подготовки «Строительство», профиль «Автомобильные дороги».

«Введение новой и современной образовательной программы проводится с участием Правительства Мурманской области и **Российского университета транспорта (МИИТ)**. Это событие станет отправной точкой развития всей дорожно-строительной отрасли как Мурманской области, так и всего Северо-Западного федерального округа и закроет потребность в специалистах соответствующего профиля и квалификации», – отмечают в вузе.

К образовательному процессу будут привлечены доценты/профессора ведущего транспортного вуза страны и основного технического университета региона, а также ключевые руководители и работники организаций дорожно-транспортного комплекса, деятельность которых связана с профилем реализуемой программы.

<https://murman.tv/news/russian-1/novosti/1591600065-stroiteley-avtodorozhnikov-budut-gotovit-v-mgtu>

### **ПРАЙМ; 2020.09.06; ГРУЗОБОРОТ РОССИЙСКИХ МОРСКИХ ПОРТОВ В ЯНВАРЕ-МАЕ ВЫРОС ДО 351,4 МЛН ТОНН**

Грузооборот морских портов РФ в январе-мае вырос по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года на 3,2%, до 351,39 миллиона тонн, сообщила **пресс-служба Росморречфлота**.

В том числе перевалка сухих грузов увеличилась на 4,2%, до 155,74 миллиона тонн, наливных – на 2,5%, до 195,65 миллиона.

Грузооборот морских портов Балтийского бассейна РФ вырос на 2,6%, до 110,9 миллиона тонн, при этом объём перевалки сухих грузов понизился на 2,4%, до 44,86 миллиона тонн, а наливных – увеличился на 6,2%, до 66,04 миллиона.

Грузооборот морских портов Азово-Черноморского бассейна увеличился на 6,6%, до 105,76 миллиона тонн, при этом объём перевалки сухих грузов вырос на 15,1%, до 41,16 миллиона тонн, наливных – на 1,8%, до 64,6 миллиона.

Грузооборот морских портов Дальневосточного бассейна увеличился на 4,1%, до 90,34 миллиона тонн, при этом объём перевалки сухих грузов вырос на 3,6%, до 56,28 миллиона тонн, наливных – на 4,9%, до 34,06 миллиона.

Поставки сократились за счет снижения ввоза мяса и субпродуктов на 41,5%, овощей – на 21,4%, сахара – на 17,4%, рыбы – на 10,8%, молочных продуктов – на 5%.

При этом поставки растительного масла возросли в 2 раза, а зерновых культур – на 36%.

<https://1prime.ru/business/20200609/831599570.html>

### **ТАСС; 2020.09.06; ОБЯЗАТЕЛЬНУЮ ОБСЕРВАЦИЮ ДЛЯ ПРИЕЗЖАЮЩИХ В КРЫМ ИЗ ДРУГИХ РЕГИОНОВ ОТМЕНЯТ С 15 ИЮНЯ**

Власти Крыма с 15 июня отменяют требование об обязательном двухнедельном карантине в обсерваторах для людей, приехавших на полуостров из других регионов России. Об этом во вторник сообщил на своей странице в соцсети «ВКонтакте» глава республики Сергей Аксенов.

В республике с 17 марта из-за пандемии коронавируса действует режим повышенной готовности. С 9 апреля все прибывающие в Крым из других регионов России должны были самоизолироваться на 14 дней, а при отсутствии условий для самоизоляции они направлялись в обсерватор. 20 апреля Аксенов попросил жителей регионов воздержаться от поездок на полуостров.

«С 15 июня на территории Республики Крым полностью снимается режим самоизоляции для всех категорий граждан. Кроме того, также с 15 июня отменяется обязательная обсервация для приезжающих на территорию Республики Крым из других субъектов Российской Федерации», – написал Аксенов.

По его словам, также принято решение о снятии с 15 июня ограничений на проезд льготников в электричках, автобусах и троллейбусах. «В связи с этим прошу крымчан быть настороже и помнить, что болезнь все еще с нами, и именно люди старшего поколения являются особенно уязвимыми в такие периоды», – отметил Аксенов.

<https://tass.ru/obschestvo/8685965>

### **ТАСС; 2020.09.06; В РЕГИОНАХ ПОВОЛЖЬЯ ОТМЕНЯЮТ ПРОПУСКА И ИЗОЛЯЦИЮ ДЛЯ ПРИЕЗЖИХ**

Власти ряда регионов Приволжского федерального округа (ПФО) смягчают ограничения, введенные из-за пандемии коронавируса, и начинают отменять карантин для гостей регионов, при этом требования по соблюдению масочно-перчаточного режима остаются. Об этом сообщили корреспондентам ТАСС представители региональных правительств.

По данным ресурса стопкоронавирус.рф на 9 июня, в регионах Поволжья подтверждено более 48 тыс. случаев коронавируса. Наибольшее число жителей заразились в Нижегородской области – 12 734, в Башкирии – 4 113 и в Саратовской области – 4 015. При этом в Нижегородской области за сутки из больниц были выписаны 803 человека – это более чем вдвое превысило число выявленных за день случаев – 292. Удмуртия остается регионом с наименьшим числом случаев инфекции в округе – 987.

Гости в масках

Несколько регионов уже приняли решение отказаться от карантина для приезжих. Например, в Саратовской области принято решение отменить требование по обязательной самоизоляции для прибывающих из Москвы и Московской области. При этом до 21 июня в регионе сохраняется масочный режим, а также режим самоизоляции для граждан из группы риска.

В Пермском крае отменили обязательную изоляцию для прибывших из Москвы, Московской области и Санкт-Петербурга. А глава Удмуртии Александр Бречалов заявил об отмене карантина для приезжающих в регион с 15 июня. В республике предполагается также снятие внутренних постов (КПП). Сейчас в Удмуртии установлено 27 постов контроля, в том числе на въездах в города, на железнодорожных вокзалах и в аэропорту.

По словам губернатора Нижегородской области Глеба Никитина, в регионе рассматривается возможность заменить двухнедельный карантин в обсерваторе для

въезжающих в регион тестированием на коронавирус. «Сейчас изучаем вопрос с оценкой тест-систем, потому что в каждом регионе разные тест-системы разного качества. Сейчас, когда мы оценим все тест-системы на предмет их качества, то примем решение», – написал Никитин в своем аккаунте в Instagram.

По-прежнему обязаны проходить 14-дневный карантин прибывающие из других регионов в Марий Эл, Мордовии, Чувашии, Кировской, Оренбургской, Самарской, Пензенской и Ульяновской областях.

В Самарской области вступило в силу распоряжение губернатора Дмитрия Азарова, согласно которому люди без масок в организации не допускаются. В регионе действует масочный режим, но во время заседаний оперштаба по предотвращению распространения коронавируса неоднократно говорилось о его нарушениях. Следить за соблюдением масочного режима должны юридические лица. Со среды в Самаре планируется начать проверки по соблюдению режима.

### Отмена пропусков

Власти регионов Поволжья продолжают ослаблять действующие ограничения, введенные из-за пандемии. Например, в Саратовской области с 11 июня отменяются передвижения по пропускам и ряд иных ограничений. Принято решение с 11 июня разрешить штатную работу МФЦ без предварительной записи, посещение кладбищ, работу бань и саун, оказание стоматологических услуг, посещение храмов и других культовых мест при соблюдении норматива площади 4 кв. м на человека (не более 100 человек). Под запретом в регионе остается работа ресторанов, кафе, физкультурных и культурных учреждений, а также проведение массовых мероприятий.

В Кировской области с 9 июня возобновили работу небольшие магазины площадью до 400 кв. м, расположенные в торговых центрах, моллах или на рынках. При этом работа развлекательных центров по-прежнему ограничена. При соблюдении санитарного режима в регионе разрешили работать автошколам.

По информации пресс-службы **Минтранса** Чувашии, с этой недели все межмуниципальные маршруты по перевозке пассажиров и багажа регулярных перевозок в междугороднем сообщении начали работать без ограничения движения во времени. При этом обязательным остается соблюдение масочного режима в транспорте и на остановках.

В Оренбургской области, где торговым комплексам по согласованию с управлением Роспотребнадзора разрешено работать с 18 мая, все управляющими рынками компании и предприятия оптово-розничной торговли обязаны провести тестирование сотрудников на антитела к коронавирусу. Сейчас представители организаций совместно с Минздравом и управлением Роспотребнадзора составляют график сдачи анализов. Оплатить тестирование сотрудников должен будет работодатель.

При этом в Нижегородской области, по мнению губернатора региона, пока преждевременно переходить ко второму этапу снятия ограничений. «Сейчас у нас уменьшается доля свободных коек, а число болеющих пока не сокращается. Поэтому переходить к следующему этапу преждевременно», – написал Никитин в своем аккаунте в Instagram.

<https://tass.ru/obschestvo/8688389>

## **РЖД ПАРТНЕР; АНАСТАСИЯ ИГОНИНА; 2020.09.06; ЭКСПЕРТЫ НАЗВАЛИ ПЛЮСЫ И МИНУСЫ РАЗРАБАТЫВАЕМОЙ СИСТЕМЫ ОНЛАЙН-ТАХОГРАФОВ**

Уже несколько дней в российской прессе активно обсуждается запуск тестировки онлайн-тахографов. Сообщается, что приборы станут обязательными для установки в новых транспортных средствах.

Как сообщил **РЖД-Партнеру** гендиректор Росавтотранса Алексей Двойных, принципиальное отличие онлайн-тахографов от обычных в том, что для проверки

показаний в новом гаджете не нужно будет распечатывать ленту – присутствие сотрудника ДПС для сбора данных не потребуется вообще. Этот фактор можно назвать одним из самых значимых в данной ситуации, сообщил А. Двойных, поскольку в настоящий момент дорожных полицейских для такой работы не хватает.

«На сегодняшний день численность инспектирующего состава надзорных органов не позволяет проверять даже треть от всех автомобилей, подлежащих оснащению тахографом. Кроме того, онлайн-тахографы обеспечат гарантированный контроль режима труда и отдыха водителя, скорости и маршрута движения транспортных средств, поспособствуют формированию законопослушного поведения водителей и повышению культуры вождения», – отметил глава Росавтотранса.

Кроме того, такой метод отслеживания поможет увидеть возможные недочеты в текущих законодательных нормах. На основании показателей новых устройств можно будет провести анализ реальной ситуации и скорректировать нормативно-правовые акты в части тахографического контроля, отметил глава Росавтотранса.

Авторы проекта убеждены, что круглосуточный контроль прибора за показаниями в машине поможет водителям выработать привычку быть более законопослушными на дороге. А тот факт, что фиксирует данные электронная система, позволит избежать предвзятости и гарантировать работникам автотранспортных предприятий установленный законом режим труда и отдыха.

Новое чудо техники будет самостоятельно передавать данные, полученные во время движения транспорта, используя интернет-соединение, а так же GSM- и GPRS-сигналы. Сейчас рабочая группа, в состав которой входит несколько ведомств и организаций, прорабатывает вопросы, связанные с установкой устройств, утверждает дорожную карту проекта. Ожидается, что пилотные проверки, которые пройдут в нескольких десятках городов, завершатся в конце 2020 года – после этого можно будет сделать однозначный вывод об эффективности онлайн-тахографов и обозначить сроки их официального внедрения.

Однако у позитивного на первый взгляд новшества нашлись и противники. Так, глава «Грузавтотранса» Владимир Матягин сразу обозначил РЖД-Партнеру свое мнение: авторы проекта осваивают деньги. По его мнению, новая система не будет иметь эффективности, поскольку затронет только новый транспорт и только тех перевозчиков, которые работают честно. А таких компаний в этой сфере, уверен В. Матягин, гораздо меньше, чем тех, кто работает в так называемом сером сегменте.

Не самые законопослушные перевозчики, как правило, игнорируют законодательные требования, это, уверен глава «Грузавтотранса», делает их куда более конкурентоспособными, чем легальные фирмы. При этом и ведомства, по мнению главы общественной организации, не заинтересованы в том, чтобы действительно остановить поток правонарушений, поскольку в этом случае в государственный бюджет перестанут поступать средства, которые появлялись за счет выплаты большого количества штрафов.

Возможность же соблюдать режим труда и отдыха и вовсе зачастую зависит не от водителя и даже не от его работодателя, а от заказчика. Если ему необходимо, чтобы груз был доставлен в кратчайшие сроки, – он будет настаивать на выполнении своих требований, какими нарушениями это ни было бы чревато. Перевозчику в такой ситуации невыгодно не идти навстречу, поясняет В. Матягин, иначе он просто потеряет клиента. В итоге получается, что решение о намеренном нарушении принято сторонней компанией, а штрафы оплачивают работодатель и сам водитель.

Также пока остается открытым вопрос безопасности данных, которые будут собирать и передавать онлайн-тахографы. Окончательно неясно, как и насколько качественно будет защищена информация, полученная новыми устройствами.

<https://www.rzd-partner.ru/auto/comments/eksperty-nazvali-plyusy-i-minusy-razrabatyvaemoy-sistemy-onlayn-takhografov/>

### ТАСС; 2020.09.06; ЦЕНТР ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ БУДЕТ СОЗДАН НА СТАВРОПОЛЬЕ

Центр организации дорожного движения (ЦОДД) будет создан в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»** в Ставропольском крае. Об этом во вторник сообщили в АНО «Национальные приоритеты».

«С каждым годом на Ставрополье растут возможности инфраструктуры для регулирования и организации движения транспорта. Это позволяет сегодня говорить о создании единого центра по управлению дорожным комплексом региона, который поможет сделать движение по дорогам края еще более комфортным и безопасным», – отметил в сообщении губернатор края Владимир Владимиров.

На базе ЦОДД планируется развернуть центр обработки данных, включающий в себя единый пункт управления транспортной системой края. С ним также свяжут региональные подсистемы метеорологического мониторинга, мониторинга транспортного потока, информирования участников дорожного движения с помощью информационных табло, светофорного управления региональными дорогами, весогабаритного контроля транспортных средств, контроля соблюдения ПДД камерами фото- и видеофиксации. В перспективе новая система может быть интегрирована с системами «Безопасный город» и «Умный город».

<https://tass.ru/v-strane/8685971>

### ТАСС; 2020.09.06; ОБЪЕМ РЕМОНТА ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ В ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ В 2020 ГОДУ УВЕЛИЧИЛИ БОЛЕЕ ЧЕМ ВДВОЕ

Около 3,5 млрд рублей на ремонт дорог Тверской области выделят в 2020 году из федерального, областного и местных бюджетов, что позволит более чем в два раза в сравнении с предыдущим годом увеличить объем работ. Всего по национальному проекту по национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» приведут в порядок 215 км трасс, сообщил во вторник на заседании облправительства губернатор Игорь Руденя.

«Нам удалось за несколько лет значительно увеличить объемы и качество дорожного строительства. По сравнению с 2016 годом протяженность построенных и отремонтированных дорог в 2019-м выросла в три раза и составила 467 км. 30% работ в прошедшем году выполнены в рамках национального проекта. В 2020-м по **нацпроекту** запланировано привести в нормативное состояние 215 км дорог», – приводит **пресс-служба** слова Рудени.

В пресс-службе ТАСС уточнили, что объем работ по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** увеличится более чем в два раза в сравнении с 2019 годом, когда было отремонтировано 104 км трасс. «Губернатор обратил внимание – помимо работ по национальному проекту в регионе ведется ремонт дорог в рамках областной программы. Всего в 2020-м планируется привести в порядок 536 км региональных и местных трасс. Финансирование национального проекта в текущем году составляет более 3,5 млрд рублей из федерального, областного и местных бюджетов», – отметили в пресс-службе.

Ремонт дорожной сети в регионе начался с апреля и, по данным пресс-службы, работы ведутся уже на всех региональных объектах, включенных в национальный проект, их планируется завершить осенью 2020 года. «Игорь Руденя подчеркнул главные задачи: соблюдение графика работ, обеспечение контроля качества. При ремонте должны использоваться новые технологии и материалы, обеспечивающие нормативное состояние дорог в течение гарантийного срока эксплуатации – от пяти до восьми лет», – добавили в пресс-службе.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/8688529>

### **ТАСС; 2020.09.06; МИНСТРОЙ ПЕРЕСМОТРИТ ТРЕБОВАНИЯ К СТРОИТЕЛЬСТВУ ДОРОГ ДЛЯ УСКОРЕНИЯ ПРОЕКТА ЦКАД**

Министерство строительства и ЖКХ пересмотрит требования и нормативы для ускорения строительства Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД). Об этом сообщает **пресс-служба** министерства во вторник.

«Чтобы ускорить темпы строительства, Минстрой России совместно с дорожниками планирует пересмотреть ряд требований и нормативов, которые тормозят развитие дорожной сети», – говорится в релизе.

По словам первого заместителя главы Минстроя Ирека Файзуллина, необходимо устранить административные барьеры в законодательстве, которые снижают темпы строительства автодороги. Минстрой будет следить за соответствием этапов стройки дорожной карте, что поможет избежать неисполнения плановых сроков, отметил он. «Задача – запустить автомобильное движение по основному ходу ЦКАД до конца 2020 года. Минстрой всегда готов оказать необходимое оперативное содействие в вопросах, которые касаются нашей компетенции», – добавил Файзуллин.

По информации министерства, готово более половины ЦКАД-3 от М-11 «Нева» до М-7 «Волга». На 98,7 из 105,8 км уложили твердое покрытие, на 67 км – все слои асфальтобетона и установили барьерное ограждение. На этом участке автодороги скоро начнут наносить дорожную разметку. ЦКАД-1 от М-4 «Дон» до 11-го км А-107 Московского малого кольца протяженностью 49,5 км готов на 65%, добавили в Минстрое. Участок ЦКАД-4 от М-7 «Волга» до М-4 «Дон» готов менее чем на половину. «Принято решение ускорить работы по основному ходу, в том числе и на искусственных сооружениях. Например, для экономии времени обе части основного хода четвертого пускового комплекса на пересечении с М-5 «Урал» решено строить одновременно», – отмечается в сообщении Минстроя.

<https://tass.ru/ekonomika/8688371>

### **ТАСС; 2020.09.06; ПОСТРАДАВШИЕ ОТ ПАВОДКА ДОРОГИ В ПЕРМСКОМ КРАЕ ВОССТАНОВЯТ К АВГУСТУ**

Участки дорог в Пермском крае, которые были разрушены в результате весеннего паводка, полностью восстановят к августу 2020 года. Об этом говорится во вторник на сайте Министерства транспорта региона.

«В августе пострадавшие от паводка участки дорог Прикамья планируется полностью восстановить. В общей сложности на ремонт дорог требуется почти 50 млн рублей. Глава региона Дмитрий Махонин поручил проработать вопрос привлечения на ремонт дорог средств из лимитов дорожного фонда 2021 года, либо из резервного фонда правительства Пермского края», – сказано в сообщении.

По словам исполняющего обязанности министра территориальной безопасности Пермского края Виктора Батмазова, в период половодья были подтоплены 117 домов, 832 придомовые территории в 12 муниципальных районах, в пяти из них – 16 участков дорог и два автомобильных моста. По словам министра транспорта края Николая Уханова, пострадали участки трех региональных дорог: «Соликамск – Красновишерск», где повреждения восстановили 15 мая, «Губдор – Чердынь» и «Чертеж – Тюлькино – Вильва», а также муниципальные дороги в пяти территориях. Работы на трассе от Чертежа до Вильвы закончат к 14 июня, а на ремонт дороги до Чердыни требуется больше времени, его ориентировочная стоимость составляет около 9 млн рублей. В Гайнском, Красновишерском, Соликамском, Нытвенском округах и Пермском муниципальном районе частично было размыто дорожное полотно, откосы насыпи, наблюдаются просадки дорог, разрушены тротуары и барьерные ограждения, засыпаны водопропускные устройства.

«Больше всех дорог – восемь – пострадало в Гайнском муниципальном округе, поэтому сюда в первую очередь была направлена специальная комиссия **Минтранса** Пермского края для оказания помощи местным властям. Специалисты обследовали поврежденные объекты, составили сметные расчеты на восстановительные работы. По предварительным данным, на устранение последствий паводка в этой территории потребуется 15-20 млн рублей», – добавили в **Минтрансе** региона.

Обследование поврежденных дорог специалисты должны завершить до 11 июня. По предварительным оценкам, на восстановление дорожной инфраструктуры муниципалитетов, пострадавших от паводка, потребуется около 40,2 млн рублей.

<https://tass.ru/v-strane/8686989>

### **ТАСС; 2020.09.06; ГОЛУБЕВ ПРЕДЛОЖИЛ ВКЛЮЧИТЬ В ГОСПРОГРАММУ СТРОИТЕЛЬСТВО ОБХОДА РОСТОВА-НА-ДОНУ**

Губернатор Ростовской области Василий Голубев обратился к президенту РФ **Владимиру Путину** с просьбой включить проект по строительству транспортного кольца вокруг Ростова-на-Дону в госпрограмму. Об этом он сообщил во вторник в ходе встречи с главой государства.

«Мы для себя поставили амбициозную задачу [по реализации проекта Ростовского транспортного кольца] – попробовать это сделать в течение ближайших пяти лет, протяженность кольца – 110 км, основная часть его существует, Владимир Владимирович, значительная часть его уже строится, в том числе с участием федеральных структур, и мы над этим постоянно работаем результативно с **Минтрансом**, корпорацией «Российские автомобильные дороги», компанией «**Росавтодор**», эти вопросы мы прорабатывали и находимся в обсуждении с Маратом Шакирзяновичем Хуснуллиным с целью сокращения сроков строительства обхода Ростова, это такой амбициозный проект стоимостью 110 млрд рублей, с учетом подхода к трассе М-4 и нового участка 35,5 км он даст возможность увести почти 120-тысячный поток, который проходит через Ростов (особенно летом) <...> Учитывая важность развития автомобильных дорог региона и, конечно, обхода города-миллионника, [прошу] дать поручение правительству проработать вопрос включения в госпрограмму данной дороги и кольца», – сказал он.

<https://tass.ru/ekonomika/8686325>

### **ТАСС; 2020.09.06; НА КУБАНИ В 2021 ГОДУ НАЧНЕТСЯ СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ К ГОРНОЛЫЖНОМУ КУОРТУ ЛАГОНАКИ**

Строительство дороги из поселка Мезмай в Краснодарском крае к плато Лагонаки, расположенном на территории Кавказского заповедника, начнется в 2021 году. Дорога станет альтернативной существующей гравийной и позволит увеличить турпоток, сообщил журналистам в **пресс-службе** администрации Краснодарского края.

«На продолжение строительства дороги Нижегородская – Мезмай – Лагонаки выделено 1,6 млрд рублей. Строительство автодороги запланировано на 2021 год», – говорится в сообщении **пресс-службы**.

Уточняется, что будет проложен участок дороги протяженностью 13,6 км. В **пресс-службе** администрации Апшеронского района уточнили ТАСС, что это дорога Нижегородская – Мезмай – Лагонаки краевого значения, ее строительство было начато еще в 2014 году, на данный момент уже построен участок Нижегородская – Мезмай протяженностью 15 км, а в 2021 году запланировано начать строительство участка дороги, ведущей именно к плато Лагонаки.

В **пресс-службе** также пояснили ТАСС, что на данный момент на этом участке гравийная дорога, по ней возможен проезд техники повышенной проходимости. Альтернативная дорога, ведущая к плато Лагонаки, проходит через территорию Республики Адыгея. А строительство новой дороги позволит сократить путь к плато и повысить его

туристическую привлекательность, что будет способствовать развитию горнолыжного курорта Лагонаки.

<https://tass.ru/obschestvo/8686483>

### **РБК КРАСНОДАР; 2020.09.06; НА ПРОДОЛЖЕНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ТРАССЫ ДО ЛАГОНАКИ ВЫДЕЛЯТ 1,6 МЛРД РУБЛЕЙ**

Власти Краснодарского края выделяют 1,6 млрд рублей на строительство участка протяженностью 13,6 километров трассы Нижегородская – Мезмай – Лагонаки. Об этом сообщает **пресс-служба** администрации региона.

«В настоящее время продолжаются проектно-изыскательские работы. Возведение новой дороги даст возможность жителям и гостям края приезжать в Лагонаки не через Адыгею, а по территории Кубани, что значительно сократит время в пути», – сообщили в **Минтрансе** Краснодарского края.

Строительство дороги начнется в 2021, дата окончания работ не определена.

Как сообщал РБК Краснодар, строительство первого этапа трассы (от Нижегородской до Мезмая) продолжительностью 15 км было завершено в декабре 2016 года. Стоимость работ тогда составила 1,5 млрд рублей. В администрации Кубани отмечают, что до появления этого участка здесь можно было передвигаться только на высокопроходимой технике, гравийную дорогу разбивало оползнями.

«Строительство объекта имело важное значение для местных жителей. Кроме того, дорога стала первым этапом работ по развитию горнолыжного курорта Лагонаки», – отмечают в пресс-службе.

Всего за последние пять лет из дорожного фонда края Апшеронскому району было выделено 4,5 млрд рублей.

В марте 2020 года стало известно, что власти Адыгеи направят в 2020-2021гг. 1,22 млрд рублей на строительство трассы Гузерипль – плато Лагонаки.

Как заявил глава республики Мурат Кумпилов, создание инженерной и дорожной инфраструктуры в рамках развития туризма влияет также на улучшение условий жизни местного населения.

«Мы хорошо понимаем, что без создания горнолыжного курорта на части территории плато Лагонаки не получится в полной мере реализовать туристский и экономический потенциал региона. Наша задача – обеспечить стабильный приток инвестиций в сферу туризма, а для этого необходимо полностью снять инфраструктурные ограничения, тормозящие развитие отрасли», – добавил глава республики.

Как сообщал РБК Краснодар, ранее было анонсировано, что на плато Лагонаки (Адыгея) в бассейне реки Курджипс может появиться новый горный курорт.

<https://kuban.rbc.ru/krasnodar/freenews/5edf5d339a79470152039722>

### **РОССИЯ 1 ВЕСТИ; 2020.09.06; АВТОЭКСПЕРТ АЛЕКСАНДР ШУМСКИЙ: МЫ ДОСТИГЛИ ПРЕДЕЛА УЖЕСТОЧЕНИЯ НАКАЗАНИЙ ЗА ПЬЯНЫЕ ДТП**

С прошлого года в России ужесточили наказание за вождение в пьяном виде, но это не помогло избежать трагического ДТП с участием артиста Михаила Ефремова, как и многих других. Насколько эффективна эта мера, и как еще надо бороться с пьянством за рулем? Что показывает зарубежный опыт? Комментирует руководитель экспертного центра Probok.net, автоэксперт Александр Шумский.

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/842728/cid/1/>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.09.06; ВО ФРАКЦИИ ЕР ПРОРАБОТАЮТ МЕХАНИЗМ КОНФИСКАЦИИ АВТО У ПЬЯНЫХ ВОДИТЕЛЕЙ**

Во фракции «Единая Россия» намерены совместно с Госавтоинспекцией проработать механизм конфискации автомобилей у нетрезвых водителей, заявил журналистам депутат

Госдумы от ЕР, член думского комитета по транспорту и строительству Александр Васильев, комментируя смертельное ДТП с участием актера Михаила Ефремова.

Накануне вечером на Садовом кольце в Москве Ефремов за рулем Jeep Grand Cherokee выехал на встречную полосу и столкнулся с Lada. Водитель отечественной машины впоследствии умер в больнице. Экспертиза показала, что артист во время ДТП был пьян. Как сообщил источник РИА Новости в правоохранительных органах, погибший в ДТП – Сергей Захаров 1963 года рождения.

«Важно, чтобы мы вынесли из этого итог, и, на мой взгляд, у пьяных надо отбирать автомобили... дорогой ли это автомобиль или «задрипанная» «шестерка» в деревне, но, если человек сел за руль пьяным, такой автомобиль должен быть конфискован. Мы будем прорабатывать эти инициативы с Госавтоинспекцией, ждем от них тоже проработанных предложений», – сказал Васильев.

По его данным, за время самоизоляции в РФ в несколько раз возросло число «пьяных» ДТП. По словам Васильева, каждое второе ДТП в Подмосковье происходило с участием пьяного водителя.

<https://ria.ru/20200609/1572674257.html>

### **ТАСС; 2020.09.06; В ГИБДД ОПРОВЕРГЛИ ИНФОРМАЦИЮ ОБ УЖЕСТОЧЕНИИ НАКАЗАНИЯ ЗА НАРУШЕНИЯ ПДД**

Госавтоинспекция опровергла информацию об ужесточении наказаний за нарушения правил дорожного движения, появляющуюся в интернете. Об этом говорится в сообщении на сайте ведомства.

«В сети Интернет и социальных сетях со ссылкой на распорядительные акты должностных лиц органов государственной власти распространяется информация об ужесточении законодательства в области безопасности дорожного движения в отношении автомобилистов. Как правило, эта информация заканчивается ссылкой на рекламные ресурсы видеорегистраторов, антирадаров, а также других устройств и оборудования», – отметили в ведомстве, подчеркнув, что эта информация не соответствует действительности.

По данным ГИБДД, уже заблокировано 50 вводящих в заблуждение публикаций и 15 каналов, их распространяющих.

ГИБДД напомнила, что ответственность за нарушения на дорогах устанавливается федеральным законодательством, изменения в которое публикуются на федеральном портале проектов нормативных правовых актов. А утвержденные поправки выкладываются на официальный интернет-портал правовой информации.

<https://tass.ru/obschestvo/8684239>

### **ТАСС; 2020.09.06; В ГОСДУМЕ СЧИТАЮТ, ЧТО УЖЕСТОЧАТЬ НАКАЗАНИЕ ЗА ПЬЯНЫЕ ДТП НЕТ СМЫСЛА**

Наказание, предусмотренное действующей редакцией Уголовного кодекса РФ (УК) для виновников ДТП в состоянии опьянения, уже достаточно жесткое. Такое мнение во вторник в беседе с ТАСС выразил глава комитета Госдумы по госстроительству и законодательству Павел Крашенинников, комментируя ДТП с участием актера Михаила Ефремова.

«Считаю, что наказание соразмерно. Ужесточать постоянно нормы невозможно, важно их соблюдать. И хотелось бы, чтобы их реже приходилось применять. Но какого-то превентивного воздействия они имеют меньше, чем объяснения людям того, что нельзя пьяными садиться за руль», – сказал он.

Такого же мнения придерживается и первый зампреда этого комитета Вячеслав Лысаков. «Ужесточать нет смысла. На сегодняшний день только за езду в нетрезвом виде наступает административная ответственность – лишение прав на полтора-два года и

штраф в размере 30 тыс. рублей. Если раньше за повторное нарушение тоже полагались административные меры в виде лишения прав на три года и штраф в размере 50 тыс. рублей, то теперь при повторном – в течение года после возвращения прав – нарушении наступит уголовная ответственность, судимость по уголовной статье». Депутат уточнил, что суд может назначить штраф, однако человек все равно получает судимость в рамках УК.

«Речь идет о самом факте управления [в пьяном виде]. Что касается последствий такой езды, то мы уже подняли сроки для людей, которые находятся в состоянии опьянения, при [их вине в] ДТП в случае тяжких телесных повреждений у пострадавшего, а также в случае гибели одного, двух и более человек. В этом отношении фактические сроки, которые грозят виновнику такого ДТП, максимальны, они уже сравнялись с умышленным убийством по тяжести», – пояснил депутат. Он также напомнил, что данные санкции применяются и к тем водителям, которые покинули место ДТП. «Как правило, это происходит тогда, когда человек был в состоянии либо алкогольного, либо наркотического опьянения», – указал Лысаков.

Первый зампред комитета при этом констатировал, что в последние годы процент ДТП, совершенных по вине пьяных водителей, «неуклонно снижается». При этом нынешняя методика оценки трезвости водителей – свыше 16 мг этанола на литр выдыхаемого воздуха – позволяет точно выявлять нарушителей.

Как отметил в свою очередь председатель комитета Госдумы по безопасности и противодействию коррупции Василий Пискарев, если следствие подтвердит, что Ефремов был пьян, по его вине погиб человек, «наказание за такое ДТП должно быть самым строгим». «Закон един для всех», – сказал он. Пискарев также заметил, что совершение ДТП со смертельным исходом нетрезвыми водителями фактически приравнено к убийству. «Это абсолютно справедливые и оправданные меры, потому что статистика была неутешительной – ежегодно под колесами пьяных водителей погибало более 4 тыс. человек, более 20 тыс. становились инвалидами», – указал он.

Президент РФ **Владимир Путин** Президент РФ **Владимир Путин** в июне 2019 года подписал закон об усилении уголовной ответственности для нетрезвых водителей за дорожно-транспортные происшествия с жертвами. Согласно поправкам, если совершение ДТП нетрезвым водителем повлекло причинение тяжкого вреда здоровью человека, максимальное наказание предусматривается в виде лишения свободы на срок от трех до семи лет, в случае гибели человека – от пяти до 12 лет лишения свободы, если погибли двое и более лиц – от восьми до 15 лет заключения.

<https://tass.ru/obschestvo/8682485>

### **ТАСС; 2020.09.06; ДЕПУТАТ ГОСДУМЫ ПОДГОТОВИТ ПРОЕКТ ОБ ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ РАЗДЕЛИТЕЛЯХ МЕЖДУ ВСТРЕЧНЫМИ ПОЛОСАМИ**

Депутат Госдумы от ЛДПР Дмитрий Свищев разработает законопроект об обязательной установке разделительных ограждений между полосами встречного движения после ДТП со смертельным исходом с участием актера Михаила Ефремова.

«Лобовые столкновения заканчиваются практически всегда трагично... Это резонансное ДТП должно стать импульсом к внесению изменений в законодательство, в соответствии с которыми установка ограждений между встречными полосами движения будет обязательной, в том числе в черте города. Подготовим соответствующий законопроект», – приводит слова Свищева его **пресс-служба** во вторник.

По мнению депутата, если бы такие разделительные бордюры были на участке дороги, где произошла авария, последствия могли бы быть менее страшными, второй водитель мог остаться в живых. «Департамент транспорта столицы работает над обеспечением безопасности на московских дорогах, и вопрос установки ограждений есть на повестке. Но, к сожалению, трагедии, виновниками которых становятся пьяные водители,

происходят», – добавил он и призвал ускорить решение этих вопросов. Одновременно нужно предусмотреть оснащение разделителями и старых федеральных трасс при их реконструкции, заключил Свищев.

<https://tass.ru/politika/8687513>

### **ТАСС; 2020.09.06; В GOOGLE MAPS МОЖНО БУДЕТ ПРОВЕРИТЬ ЗАГРУЖЕННОСТЬ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА**

Корпорация Google добавила функцию отслеживания загруженности общественного транспорта в приложение Google Maps. В заявлении компании подчеркивается, что появление такого новшества спровоцировано в первую очередь пандемией нового коронавируса, а вернее – постепенным отказом властей от введенных на ее фоне санитарных ограничений.

«Добраться из пункта «А» в пункт «Б» в наши дни стало несколько сложнее, – отмечается в заявлении. – В связи с пандемией COVID-19 намного важнее, чем раньше, знать о том, насколько сильно в тот или иной момент загружена станция метро, или изменилось ли расписание движения автобусов».

Пользователи приложений Google Maps для операционных систем Android и iOS смогут при выборе маршрута получать уведомления о том, что какое-либо из предложенных ему транспортных средств может быть перегружено в то или иное время суток, или при его использовании необходимо придерживаться дополнительных мер предосторожности. «Оповещения помогут вам должным образом подготовиться к поездке в случае, если ограничения со стороны властей сказываются на движении транспорта, или если при его использовании необходимо наличие защитной маски», – указывается в документе.

Информация будет составляться на основе анализа данных пользователей. При этом в Google подчеркивают, что решение о том, делиться ли данными о своих перемещениях с компанией, каждый пользователь принимает самостоятельно. По умолчанию эта функция отключена.

«Функция отслеживания загруженности общественного транспорта уже сейчас крайне востребована среди сотрудников жизненно важных предприятий, – подчеркнули в Google. – Но еще большую актуальность этот сервис будет обретать по мере того, как страны по всему миру начнут восстановление после пандемии».

На первом этапе функция будет доступна пользователям в Аргентине, Австралии, Бельгии, Бразилии, Колумбии, Франции, Индии, Мексике, Нидерландах, Испании, Таиланде, Великобритании и США. Однако разработчики обещают, что этот список будет пополняться.

<https://tass.ru/obschestvo/8682143>

### **ДОРИНФО; 2020.09.06; МИНТРАНС САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ ОШТРАФОВАЛИ ЗА ОТКРЫТИЕ ФРУНЗЕНСКОГО МОСТА В САМАРЕ БЕЗ РАЗРЕШЕНИЯ НА ВВОД**

Арбитражный суд Самарской области оштрафовал **Министерство транспорта** и автомобильных дорог Самарской области за эксплуатацию мостового перехода «Фрунзенский» в Самаре без разрешения на ввод объекта в эксплуатацию. Решение суда опубликовано в картотеке дел.

Согласно материалам дела, Средне-Поволжское Управление Ростехнадзора обратилось с исковым заявлением в суд, в котором требовало привлечь к административной ответственности региональный **Минтранс** и приостановить эксплуатацию моста.

Суд пришел к выводу, что мостовой переход находится в стадии строительства и эксплуатируется без получения соответствующего разрешения. «Именно Министерство, являясь застройщиком объекта, обязано получить соответствующее разрешение на ввод

объекта в эксплуатацию и не допускать его эксплуатацию до получения соответствующего разрешения на ввод», – отмечается в материалах дела.

В итоге суд решил привлечь **Минтранс** Самарской области к административной ответственности, установленной ч.6 ст. 19.5 КоАП РФ, с наложением административного штрафа в размере 50 тыс. рублей.

Напомним, ранее в **Минтрансе** области сообщали, что считают необоснованным требование Ростехнадзора о закрытии Фрунзенского моста в Самаре.

Также добавим, что движение по мосту в тестовом режиме запустили в конце 2019 года. В ходе первого этапа построили шестиполосный мост через реку Самара, мостовое сооружение через заболоченное озеро Банное, развязку и путепровод над трассой основного хода на улице Шоссейная, развязку и пять подпорных стен на улице Фрунзе.

Сейчас идет строительство в рамках второй очереди, а также выбран подрядчик для проектирования третьей очереди перехода.

[http://dorinfo.ru/star\\_detail.php?ELEMENT\\_ID=83342](http://dorinfo.ru/star_detail.php?ELEMENT_ID=83342)

### **ТАСС; 2020.09.06; В ЭЛИСТЕ ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ ВОЗОБНОВИЛ РАБОТУ В НОВОМ ФОРМАТЕ**

Общественный транспорт Элисты, работа которого была приостановлена в связи с соблюдением ограничительных мер из-за пандемии коронавируса, возобновил свою работу уже в новом формате, сообщает **пресс-служба** главы республики.

В Калмыкии режим самоизоляции продлен до 21 июня. Стабилизация эпидемического процесса в республике позволила властям республики перейти ко второму этапу снятия ограничительных мер, введенных из-за пандемии коронавируса.

«Со вторника возобновлена работа общественного транспорта по городским и пригородным маршрутам с соблюдением всех мер безопасности. Теперь весь городской общественный транспорт объединяет муниципальное транспортное предприятие «Элиста ГорТранс», созданное по поручению главы Калмыкии Бату Хасикова. Перед ним поставлены задачи контролировать работу всех маршрутных такси – частных и муниципальных, усовершенствовать маршруты движения транспорта, уделив особое внимание перевозке детей», – говорится в сообщении.

В напоминание пассажирам о мерах безопасности каждый автобус оформлен информационными плакатами. За исполнением предписаний эпидемиологов будут следить 36 контролеров, добавили в пресс-службе главы.

Длительное время в республике весь городской общественный транспорт находился на балансе республиканского предприятия «Информационно-правовое агентство» (ИПА), но в начале июня с организацией новой структуры недвижимое имущество и часть сотрудников ИПА вошли в «Элиста ГорТранс» и переданы в ведение администрации города Элиста. Начата работа по созданию собственных ремонтных мастерских, малярного и моторного цехов, поскольку ранее не было должного ухода за автопарком. Сотрудников предприятия можно будет узнать по фирменному логотипу: автобусы и униформа водителей оформлены в национальном стиле.

Сегодня в автопарке МУП «Элиста ГорТранс» 37 единиц транспорта, в том числе семь автобусов марки ЛиАЗ, которые осенью 2019 года были переданы Калмыкии правительством Москвы. Автобусы вместительны, оснащены кондиционерами, приспособлены для перевозки детских колясок и людей с ограниченными возможностями здоровья, обеспечены кассовыми терминалами для бесконтактной и безналичной оплаты проезда. «Доступность автобусов для этих категорий населения выводит транспортную систему региона на качественно новый уровень сервиса», – цитирует Хасикова **пресс-служба** главы республики.

<https://tass.ru/obschestvo/8687831>

### **ГУДОК: ЕВГЕНИЯ МУСИХИНА; 2020.09.06; НА ПОРОГЕ ВЫХОДА; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ГОТОВЯТСЯ ПЕРЕЙТИ К ПРИВЫЧНОМУ ГРАФИКУ РАБОТЫ**

Начальник Южно-Уральской дороги Анатолий Храпцов 26 мая утвердил план мероприятий поэтапного выхода ЮУЖД из режима повышенной готовности, который был введён в связи с угрозой распространения новой коронавирусной инфекции на территории Российской Федерации.

Документ состоит из трёх разделов: организационного, технологического и внесения изменений в нормативные документы. Каждый из них предусматривает мероприятия, которые будут реализованы в определённые сроки.

– Южно-Уральская дорога проходит по территории нескольких субъектов Российской Федерации – Челябинской, Оренбургской, Курганской, Самарской областей и Республики Башкортостан, в каждой действует свой режим ограничений. В зависимости от эпидемиологической обстановки в регионах и будет проводиться поэтапный возврат к прежней нормальной жизни и функционированию предприятий, – отмечает заместитель начальника службы охраны труда и промышленной безопасности ЮУЖД Константин Осинцев. – Конечно, одномоментного выхода из режима ограничений не произойдёт, это процесс постепенный. Исполняться мероприятия будут в течение трёх–пяти рабочих дней после снятия ограничений по субъектам РФ.

В числе первоочередных – частичная отмена удалённого режима работы. На дороге для этого сформирован поэтапный график. Уточняется дополнительная потребность в средствах защиты, а также определяются объёмы и ресурсы для приведения рабочих мест к нормам социального дистанцирования. В настоящее время в режиме удалённого доступа на ЮУЖД работает свыше пяти тысяч человек. На первом этапе запланирован вывод 48% сотрудников, на втором – 16%, на третьем этапе – 27%. Как подчеркнул Константин Осинцев, рассматривается вариант – 10% сотрудников оставить на постоянном удалённом доступе.

В числе организационных мероприятий – снятие запрета на проведение очных совещаний, семинаров, школ передового опыта, возобновление командировок, проведение в полном объёме обязательных медицинских осмотров, профилактических осмотров и диспансеризации, оказание работникам дороги плановой медицинской помощи. На прежние места вернутся специалисты частных учреждений здравоохранения, привлечённые к неотложной работе по предотвращению распространения коронавирусной инфекции. В течение пяти рабочих дней после снятия ограничительных мер будет проведена корректировка графиков обучения работников дороги. В эти же сроки предполагается разработка плана мероприятий по возобновлению работы объектов социально-кадрового блока – восстановление физкультурных и массовых спортивных мероприятий, функционирование физкультурно-спортивных клубов на предприятиях. К середине июля будет разработан план по переводу обучения, теоретической его части, в дистанционный формат в образовательных и оздоровительных организациях социально-кадрового блока.

К началу августа должен быть определён и внедрён порядок использования на полигоне ЮУЖД системы прокторинга для подтверждения личности работников при тестировании, прохождении экзаменов и обучении в дистанционном формате. К концу года планируется разработать дорожную карту внедрения законодательных норм для проведения дистанционного контроля состояния здоровья железнодорожников.

По объектам оздоровления также разработан отдельный план. При условии своевременного выполнения рекомендаций Роспотребнадзора и наличия соответствующих разрешений региональных властей объекты социальной сферы будут готовы открыться для летней оздоровительной кампании с 1 июля.

Технологические мероприятия программы по-этапного выхода предусматривают в том числе обеспечение работников средствами индивидуальной защиты, оснащение структурных подразделений оборудованием для санитарной обработки помещений, системами для обеззараживания воды и воздуха. По мере восстановления объёмов грузового, пассажирского и маневрового движения будет обеспечена поэтапная расконсервация локомотивов. В планах – применение новых технологических решений обслуживания и организации питания пассажиров на вокзалах, в поездах в дальнем следовании и пригородном сообщении.

Но пока во всех регионах продолжает действовать режим повышенной готовности. При этом в Челябинской, Оренбургской, Саратовской областях и Республике Башкортостан объявлен 1-й этап снятия ограничений. А распоряжением по ОАО «РЖД» от 27 мая 2020 года режим дистанционной работы продлён до 30 июня.

– На дороге не сокращается работа по реализации всех профилактических мер, направленных на защиту здоровья сотрудников и сохранение стабильной производственной деятельности, – отмечает Константин Осинцев. – Сформирован достаточный запас средств индивидуальной защиты. Продолжает работать волонтерский штаб и горячая линия для приёма обращений непосредственно от работников и пассажиров. В этом нам помогает Центр оценки, мониторинга персонала и молодёжной политики. Ежедневно отслеживается ситуация в субъектах Федерации в части поэтапного снятия ограничительных мер.

Дорога готовится к увеличению пассажиропотока. Уже полностью восстановлен график движения пригородных поездов.

Со снятием ограничений в субъектах начинается оживление экономики. Это находит своё отражение и в грузовой работе Южно-Уральской дороги: в мае среднесуточная погрузка составила 195,4 тысячи тонн, что выше плана.

Как заметил Константин Осинцев, режим повышенной готовности изменил привычный порядок работы ОАО «РЖД». Сформированный документ даёт направление к плавному выходу железной дороги из действующего ограничительного режима без ущерба для выполнения основных операционных показателей деятельности магистрали с максимальными мерами по недопущению рисков распространения новой коронавирусной инфекции, а также обеспечения бесперебойного перевозочного процесса.

<https://gudok.ru/zdr/178/?ID=1506881>

### **ПРАЙМ; 2020.09.06; РЖД ИЩУТ РАЗРАБОТЧИКОВ НОВОГО МАТЕРИАЛА ПРОТИВ НАЛЕДИ НА ТОКОПРИЕМНИКАХ ЭЛЕКТРИЧЕК**

ОАО «РЖД» ищет разработчиков инновационного материала против образования наледи на токоприемниках электричек, сообщила компания.

По данным РЖД, в настоящее время для защиты от льда на токоприемники электропоездов во время технического обслуживания и текущего ремонта наносится специальная смазка. Ее необходимо наносить с интервалом от 2 до 60 дней в зависимости от защищаемых узлов поезда.

«В этой связи компания ищет разработчиков инновационного материала, обладающего антиобледенительными свойствами в течение всей зимы... ОАО «РЖД» объявило о проведении открытого запроса на поиск инноваций в области антиобледенительных покрытий элементов токоприемника электричек», – говорится в сообщении.

Отмечается, что к участию в открытом запросе принимаются инновационные решения, позволяющие исключить многократную повторяемость операций по нанесению антиобледенительного материала на элементы токоприемника в зимний период, а также обеспечить защиту от отложений льда элементов токоприемника (подъемные пружины, подвижные рамы и фартуки полозов).

Заявки принимаются с 1 по 12 июля 2020 года через спецраздел «запросы» автоматизированной системы «Единое окно инноваций ОАО «РЖД» корпоративного портала компании.

<https://1prime.ru/transport/20200609/831596739.html>

### **РОССИЯ 1 ВЕСТИ; 2020.09.06; ВНУТРЕННЕЕ СООБЩЕНИЕ. СПЕЦИАЛЬНЫЙ РЕПОРТАЖ ЮЛИИ МАКАРОВОЙ**

Россия готова к открытию туристического сезона. По словам премьер-министра **Михаила Мишустина**, разработан план выхода отрасли из режима карантинных ограничений. 25 регионов уже принимают гостей, еще в 15 обстановка позволяет открыть отели. Кто и как отдыхает в России уже сейчас и какие возможности появятся в этом году?

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/842722/cid/1/>

### **ТАСС; 2020.10.06; В УДАЛЕННОМ ПОСЕЛКЕ НА СЕВЕРЕ КАМЧАТКИ НАЧАЛАСЬ РЕКОНСТРУКЦИЯ АЭРОДРОМА**

Пандемия не повлияла на сроки строительства инфраструктуры и взлетно-посадочной полосы в аэропорту поселка Оссора на северо-востоке Камчатки, реконструкцию которого местные жители ждали больше пяти лет. Об этом ТАСС сообщил **замминистра транспорта и дорожного строительства региона Максим Логинов**.

С 2015 года реконструкцией занимались две подрядные организации, но из-за невыполнения обязательств, контракты с ними расторгли. Теперь к работам приступила компания «Устой-М», с которой заключен контракт на 200 млн рублей – эти средства выделяют их федерального и краевого бюджетов.

«Судно из Владивостока доставило в Оссору плиты для взлетно-посадочной полосы, подрядная организация уже начала их монтаж. Согласно условиям контракта, строительной компании предстоит выполнить работы по реконструкции взлетно-посадочной полосы, патрульной дороги, рулежной дорожки, перрона, а также установить сигнальное оборудование. Пандемия коронавируса пока не внесла коррективы в сроки строительства, но, возможно, будут некоторые задержки в поставке строительных материалов. Ориентировочно, объект будет сдан до конца года», – сказал Логинов.

Реконструкция аэродрома позволит решить вопрос с транспортной логистикой: из-за необорудованных аэропортов завоз продуктов в некоторые населенные пункты Камчатки осложнен. В Оссору все грузы доставляют вертолетами, а удлинение ВПП позволит садиться в поселке и самолетам.

Поселок Оссора – административный центр Карагинского района. Находится на северо-восточном побережье Камчатки. Население – около 2 тыс. человек. Добраться сюда из Петропавловска-Камчатского можно только по воздуху, преодолев около 990 км.

Президент РФ **Владимир Путин** ранее поручил решить вопросы повышения транспортной доступности и развития малой авиации, включая аэропорты Дальнего Востока. По инициативе главы государства в госпрограмму «Развитие транспортной системы» внесен раздел по опережающему развитию Дальнего Востока, который включает реконструкцию аэропортов. В **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** до 2024 года входят 40 аэропортов Дальнего Востока, в том числе и аэродром в поселке Оссора.

<https://tass.ru/ekonomika/8690513>

### **ТАСС; 2020.09.06; В ГОСДУМУ ВНЕСЛИ ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ УПРОЩЕНИИ ПРАВИЛ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЛЕГКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ**

Группа депутатов во вторник внесла в Госдуму законопроект, призванный упростить правила использования легких и сверхлегких воздушных судов. Текст опубликован в думской электронной базе.

Как отмечают авторы в пояснительных материалах, в последние годы получили широкое распространение коммерческие полеты с пассажирами с использованием легких и сверхлегких воздушных судов общего назначения без сертификата эксплуатанта и лицензии, «которые являются обязательными при выполнении воздушной перевозки пассажиров или авиационных работ за плату». «Это, как правило, так называемые, экскурсионные (обзорные, демонстрационные) полеты», – поясняют авторы, указывая, что судами на основании исков транспортных прокуроров такая деятельность подлежит запрету.

«Предъявляемые повышенные требования не позволяют активно использовать сверхлегкие и легкие воздушные суда, включая тепловые аэростаты и планеры, в интересах граждан РФ, в том числе для перевозок в удаленных районах Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока», – говорится в пояснительной записке.

Предложения разработчиков законопроекта

Законопроектом вводится возможность осуществлять предпринимательскую деятельность с использованием таких судов без обязательной сертификации с направлением уведомления юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями в уполномоченный федеральный орган исполнительной власти.

Согласно действующей редакции Воздушного кодекса РФ, максимальная взлетная масса сверхлегкого воздушного судна составляет не более 495 кг без учета массы средств спасания. Законопроектом предлагается повысить предельную массу до 650 кг. «Проектируемые изменения позволят обеспечить необходимый уровень эксплуатационной надежности и безопасности при относительно простых процедурах подтверждения и поддержания летной годности сверхлегких воздушных судов», – утверждают разработчики.

Кроме того, инициативой предусмотрены поправки в Воздушный кодекс, которые повышают прозрачность использования судов с массой конструкции менее 115 кг. Согласно пояснительной записке, «предусмотрено упорядочивание понятия индивидуальной подготовки пилотов легких и сверхлегких воздушных судов и соответствующих процедур подготовки, включая формирование законных оснований для установления к таким пилотам требований в федеральных авиационных правилах».

Помимо этого, вводится возможность проведения послеполетного досмотра в условиях, когда предполетный досмотр проводился в аэропорту или на воздушном судне без применения технических и специальных средств.

Среди других новелл – введение отсутствующих сейчас требований к визуальным и электронным учетным опознавательным знакам для сверхлегких пилотируемых воздушных судов и беспилотников.

<https://tass.ru/obschestvo/8689127>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.09.06; В ГЛАВНОМ АЭРОПОРТУ КАМЧАТКИ ВВЕДУТ СТРОГИЙ ПРОПУСКНОЙ РЕЖИМ**

Строгий пропускной режим будет введен со среды для прилетающих в международный аэропорт Петропавловска-Камчатского (Елизово), сообщил во вторник журналистам врио заместителя председателя правительства Камчатского края Роман Василевский.

Ранее власти заявляли о планах введения пропускного режима в главном аэропорту Камчатки из-за роста заболеваемости новой коронавирусной инфекцией в регионе, а также по причине завоза сезонных работников для нужд рыбодобывающих и горноперерабатывающих предприятий. Кроме того, крупные очаги заражения уже были выявлены на полуострове в обсерваторах вахтовых работников ГОК «Аметистовое» и рыбообработчиков, приехавших на лососевую **путину** в Усть-Большерецкий район.

В течение минувшей недели на Камчатке шла подготовка к стопроцентному переходу на электронные пропуска. Это время было дано жителям других регионов на отправку и

рассмотрение соответствующих документов. В этот период приезжие могли предъявить пропуск, а могли и просто пройти анкетирование.

«Мы подходим к той дате, когда у нас сто процентов граждан (не имеющих регистрации на территории Камчатского края – ред.), прилетающих на территорию Камчатского края, должны будут предъявить электронные пропуска», – заявил Василевский.

Он отметил, что оформить пропуска можно через официальный сайт правительства региона и на портале Госуслуги. Документы будут выдаваться только тем, кто приедет на Камчатку по работе в конкретные организации или в гости к близким родственникам. Оформлять пропуска необходимо заранее, поскольку на их рассмотрение потребуется от двух до семи дней в зависимости от цели поездки.

«Тем людям, у которых не будет пропусков, будет предложено следующее: либо пройти обсервацию на базах отдыха, которые по нашему мнению подходят под эти цели. ...За обсервацию заплатить самим, потому что они приняли решение самостоятельно приехать на Камчатку. ...Те граждане, которые откажутся от всего, будут оштрафованы, причём штраф может применяться неоднократно. Например, штраф может быть сегодня до 30 тысяч рублей, завтра до 30 тысяч рублей, послезавтра и так далее. Либо человеку будет предложено улететь тем же самолётом обратно, для того, чтобы он поехал в другой регион на заработки, с туристическими целями и так далее», – добавил Василевский.

По его словам, для жителей Камчатского края будет организован отдельный коридор, им цифровые пропуска не нужны, поскольку они смогут пройти режим самоизоляции по месту регистрации.

<https://ria.ru/20200609/1572686075.html>

### **ТАСС; 2020.09.06; СРОК РЕКУЛЬТИВАЦИИ СВАЛКИ У АЭРОПОРТА ОРЕНБУРГА ОТЛОЖИЛИ НА ГОД**

Управление Россельхознадзора по Оренбургской области продлило срок исполнения ранее выданного предписания по ликвидации свалки отходов, угрожающей безопасности воздушного пространства аэропорта из-за скопления птиц. Об этом ТАСС сообщили во вторник в **пресс-службе** ведомства.

«В адрес управления от администрации МО Нежинский сельсовет Оренбургского района Оренбургской области поступило заявление об отсрочке исполнения предписания в связи с необходимостью выделения денежных средств на выполнение работ по проектированию и рекультивации свалки. По результатам рассмотрения вынесено решение об удовлетворении данного заявления, срок исполнения предписания продлен до 01.06.2021», – сказала собеседница агентства.

В сентябре 2019 года на территории Нежинского сельсовета в Оренбургском районе выявили захламливание сельхозземель твердыми бытовыми отходами на площади около 2,5 тыс. кв. м. По сведениям специалистов регионального управления Россельхознадзора, свалка способствует привлечению и массовому скоплению птиц и представляет реальную угрозу безопасности воздушного пространства аэропорта, так как данный участок расположен в зоне полос воздушных подходов контрольной точки аэропорта. Администрации сельсовета изначально выдали предписание ликвидировать незаконную свалку до июня 2020 года.

Скопление птиц возле московского аэропорта Жуковский стало причиной аварийной посадки 15 августа 2019 года аэробуса А321 авиакомпании «Уральские авиалинии», летевшего из Москвы в Симферополь. По данным авиаперевозчика и **Росавиации**, в оба двигателя взлетающего самолета попали птицы, в результате чего произошел отказ, а потом и возгорание силовых установок. Экипаж посадил воздушное судно на ближайшем поле, после чего всех пассажиров эвакуировали. На борту самолета находились более 230 человек, в том числе 226 пассажиров, пострадали 76 человек, жертв нет.

<https://tass.ru/obschestvo/8681519>

### ТАСС; 2020.09.06; АЭРОПОРТЫ УФО ГОТОВЯТСЯ К ВОЗВРАЩЕНИЮ ПАССАЖИРОПОТОКА С УЧЕТОМ ТРЕБОВАНИЙ ЭПИДБЕЗОПАСНОСТИ

Аэропорты регионов Уральского федерального округа (УФО), большая часть которых начала возвращаться к штатному режиму работы, действовавшему до пандемии коронавируса, соблюдают все санитарно-эпидемиологические меры для безопасности пассажиров. Подготовлены сотни литров дезинфицирующих жидкостей, запас из тысячи медицинских масок и перчаток.

С конца марта в уральских аэропортах наблюдалось резкое падение пассажиропотока. Так, в екатеринбургском Кольцово за апрель-май пассажиропоток снизился на 93% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. В Тюмени этот показатель снизился на 85%, в Новом Уренгое – на 80%, а в Челябинском аэропорту – на 86%.

Контроль и дезинфекция

Екатеринбургский аэропорт Кольцово (входит в холдинг «Аэропорты регионов») принимает усиленные меры по профилактике распространения коронавируса, сообщили ТАСС в **пресс-службе** авиаузла. На входе в терминал, в контактных зонах размещены приборы для дезинфекции рук. При этом расход дезинфицирующей жидкости составляет порядка 50 литров в сутки.

«Места общего пользования, контактное оборудование зон досмотра и выходов на посадку, стойки регистрации обрабатываются дезинфицирующими средствами. Проводится дезинфекция автобусов и транспорта, который используется при обслуживании воздушных судов. Все сотрудники обеспечены средствами индивидуальной защиты – масками, перчатками. Только защитных масок расходуется около 2 тыс. в сутки», – рассказали в Кольцово.

В Тюменском аэропорту «Рошино», который только с 1 июня вернулся в круглосуточный режим работы, также действует обязательный масочный режим: без этого средства защиты пассажиров не допустят на борт самолета. «В зоне выдачи багажа установлены бесконтактные тепловизоры, при помощи которых пассажирам измеряют температуру тела в режиме онлайн», – добавили в **пресс-службе** воздушной гавани.

Работа магазинов в аэропортах

Операторы зоны ритейла, работающие на территории аэропорта Нового Уренгоя Ямало-Ненецкого автономного округа, который также входит в холдинг «Аэропорты регионов», поддерживают и соблюдают противозаразительные правила. Как сообщили в **пресс-службе** воздушной гавани, продавцы обеспечены защитными масками и одноразовыми перчатками. Кроме того, они регулярно обрабатывают руки и контактные поверхности специальными дезинфицирующими средствами.

В **пресс-службе** международного аэропорта Челябинск («Баландино») имени И. В. Курчатова сообщили ТАСС, что в аэропорту сотрудники всех служб, контактирующие с пассажирами, работают в средствах индивидуальной защиты – масках и перчатках. Кроме того, у пассажиров, которые также обязаны соблюдать масочный режим, есть возможность купить маски и антисептический гель в автоматах розничной торговли, установленных на территории аэропорта.

Также в челябинском аэропорту на полу нанесены метки для возможности социального дистанцирования. «В здании внутренних воздушных линий проводится термометрия всех входящих людей. Граждане с повышенной температурой тела, то есть выше 37 градусов, к полету не допускаются», – предупредили в **пресс-службе**.

К работе вернулись не все

В Курганском аэропорту оперативным штабом региона по недопущению распространения коронавируса приостановлены полеты до 15 июня. Ранее из аэропорта региона авиакомпанией Utair осуществлялись рейсы Курган – Москва и Москва – Курган, а также компанией Nordwind Airlines из Кургана в Сургут и Ханты-Мансийск.

<https://tass.ru/ural-news/8687337>

### **ТАСС; 2020.09.06; АВИАКОМПАНИЯ «АВРОРА» ВОЗОБНОВИЛА СУБСИДИРУЕМЫЕ РЕЙСЫ МЕЖДУ КАВАЛЕРОВО И ХАБАРОВСКОМ**

Субсидируемые государством авиарейсы между приморским поселком Кавалерово и Хабаровском возобновили во вторник после приостановки на время пандемии, сообщили ТАСС в аэропорту.

Дальневосточный межрегиональный рейс, связывающий Хабаровск и Кавалерово, работает при поддержке федерального бюджета с 2015 года. Он должен был возобновить работу в прошлый четверг, но был отложен по погодным условиям.

«Самолет вылетел с небольшой задержкой в 10:25 (03:25 мск)», – сообщили ТАСС в справочной аэропорта отправления.

Рейс будет выполняться два раза в неделю – по вторникам и четвергам до 29 сентября. Вылет из Кавалерово – в 10:10 местного времени, прибытие в аэропорт Хабаровска – в 12:25, вылет из Хабаровска в обратном направлении в этот же день – в 13:25. Обслуживают направление самолеты ДНС-6.

В **министерстве транспорта** и дорожного хозяйства Приморского края отметили, что это направление является социально значимым и включено в список субсидируемых, стоимость перелета в одну сторону составит 3 225 рублей с учетом сборов. В 2020 году в Приморье регулярные внутрикраевые авиaperевозки будут осуществляться по 13 маршрутам.

<https://tass.ru/ekonomika/8680667>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.09.06; АВИАКОМПАНИЯ «ЯМАЛ» УВЕЛИЧИТ ЧАСТОТУ ПОЛЕТОВ В МОСКВУ И ВОЗОБНОВИТ РЕЙСЫ В СОЧИ И СИМФЕРОПОЛЬ**

Авиакомпания «Ямал» с 22 июня возобновляет регулярные субсидируемые авиарейсы из городов Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) в Сочи и Симферополь, сообщает **пресс-служба** губернатора ЯНАО.

Решение о возобновлении полетов по данным направлениям принял региональный оперативный штаб.

«Эпидемическая обстановка меняется в лучшую сторону, сезон отпусков для северян начался. И многие ямальские семьи традиционно хотят провести его с детьми у моря», – сообщила первый заместитель директора департамента транспорта и дорожного хозяйства ЯНАО Наталья Сагун, слова которой приводятся в сообщении.

Так, рейсы из Салехарда в Сочи и обратно будут выполняться по четвергам и субботам, из Салехарда в Симферополь – по вторникам и пятницам. Самолеты из Нового Уренгоя в Сочи и обратно будут летать по субботам и воскресеньям, в Симферополь – по средам. Рейс из Ноябрьска в Симферополь и обратно запланирован по четвергам.

Кроме того, с 10 июня рейс из Салехарда в Москву, который временно выполнялся четырежды в неделю, станет ежедневным, поскольку в столице отменены самоизоляция и пропускной режим.

Ранее сообщалось, что в мае авиакомпания «Ямал» начала возобновлять рейсы по субсидируемым направлениям за исключением Сочи и Симферополя из-за карантинных ограничений в данных городах.

Из-за ситуации с коронавирусом число рейсов авиакомпании «Ямал» было сокращено, а загрузка каждого самолета снижена вдвое. Такое решение было принято, чтобы пассажиры могли соблюдать дистанцию во время полета.

На ту же тему:

<https://tass.ru/sibir-news/8686901>

[Вернуться в оглавление](#)