



Ежедневный мониторинг СМИ

12 МАЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2020.11.05; РОССИЯ МОЖЕТ ВВЕСТИ ОГРАНИЧЕНИЯ ДЛЯ ТУРЕЦКИХ АВТОПЕРЕВОЗЧИКОВ С 11 МАЯ	3
ВЕСТИ; АНДРЕЙ ГРИГОРЬЕВ; 2020.10.05; МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ И ПОДДЕРЖКИ: ОТ ГРАЖДАН ТРЕБУЕТСЯ ЖЕСТКАЯ САМОДИСЦИПЛИНА	4
КОММЕРСАНТЪ FM; 2020.08.05; СУБСИДИИ АВИАКОМПАНИЙ РАССЧИТАЛИ ЗА ПассажиРОВ; ПРИ КАКИХ УСЛОВИЯХ АВИАПЕРЕВОЗЧИКИ ПОЛУЧАТ ПОМОЩЬ.....	4
КОММЕРСАНТЪ FM; 2020.08.05; ЛИЛИЯ ГАЛЯВЬЕВА ЗАСТРЯВШИЕ ТУРИСТЫ ЖДУТ СВОИ САМОЛЕТЫ; КОГДА ОСТАВШИЕСЯ ЗА ГРАНИЦЕЙ РОССИЯНЕ СМОГУТ ВЕРНУТЬСЯ ДОМОЙ	5
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.09.05; ЧТО БУДЕТ С ЦЕНАМИ НА АВИАБИЛЕТЫ ПОСЛЕ КАРАНТИНА	6
ТАСС; 2020.10.05; АВИАКОМПАНИИ УЖЕСТОЧАТ ПРОВЕРКУ ПассажиРОВ ВЫВОЗНЫХ РЕЙСОВ	7
ВЕДОМОСТИ; 2020.10.05; КАБМИН УТВЕРДИЛ МЕРЫ И ПРАВИЛА ПОДДЕРЖКИ СИСТЕМООБРАЗУЮЩИХ КОМПАНИЙ	7
ТАСС; 2020.11.05; ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР НАЗВАЛ УСЛОВИЕ, ПРИ КОТОРОМ ТУРСЕЗОН МОЖЕТ СОСТОЯТЬСЯ ЛЕТОМ.....	8
ТАСС; 2020.11.05; ДАННЫЕ О СИТУАЦИИ С КОРОНАВИРУСОМ В РФ СОБИРАЮТСЯ НЕПРЕРЫВНО ИЗ БОЛЕЕ 250 ИСТОЧНИКОВ	8
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛИЯ ЯЧМЕННИКОВА; 2020.11.05; ДЛЯ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ АВИАПЕРЕВОЗОК МОГУТ ВВЕСТИ НОРМЫ ЗАЩИТЫ ОТ ВИРУСОВ	9
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.11.05; БЕСПИЛОТНЫЕ АВТОМОБИЛИ ОБОРУДУЮТ «ЧЕРНЫМИ ЯЩИКАМИ» И МАЯЧКАМИ	10
РБК АВТОНОВОСТИ; ИВАН АНАНЬЕВ; 2020.11.05; СКОРОСТНОЙ РЕЖИМ – 2020: К ЧЕМУ ГОТОВИТЬСЯ ВОДИТЕЛЯМ.....	11
ИЗВЕСТИЯ; НАТАЛЬЯ БАШЛЫКОВА; 2020.12.05; В ОДНОМ ПАКЕТЕ: ВАУЧЕРЫ ТУРИСТАМ И АТТЕСТАЦИЯ АВТОМАТОМ; ГОСДУМА РАССМОТРИТ ТРЕТИЙ БЛОК МЕР ПОДДЕРЖКИ БИЗНЕСА И НАСЕЛЕНИЯ В УСЛОВИЯХ COVID-	13
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.12.05; ВИРУС ОБЕЗОПАСИЛ ДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ; ЧИСЛО ДТП РАДИКАЛЬНО УПАЛО ИЗ-ЗА САМОИЗОЛЯЦИИ, ОГРАНИЧЕНИЙ И ЗАМЕДЛЕНИЯ ЭКОНОМИКИ	15
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; МИХАИЛ ФАЛАЛЕЕВ; 2020.12.05; В МВД ОПРЕДЕЛИЛИ, КОГДА И КАК МОЖНО ПРИЗЕМЛЯТЬ БЕСПИЛОТНИКИ.....	16
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИСЛАВ КУЛИКОВ; 2020.12.05; ГРАДУС ДОВЕРИЯ; ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ БУДЕТ ВВЕДЕНА ПРЕЗУМПЦИЯ НЕВИНОВНОСТИ	17
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ОЛЕГ ПЛАТОНОВ; 2020.12.05; СОБЕРУТ НАЧИСТОТУ; КАМАЗ ВЫХОДИТ НА РОССИЙСКИЙ РЫНОК С НОВОЙ ПРОДУКЦИЕЙ.....	18

РИА НОВОСТИ; 2020.12.05; САМОЛЕТ «ВЬЕТНАМСКИХ АВИАЛИНИЙ» ВЫВЕЗ ИЗ ХАНОЯ 18 РОССИЯН	19
РИА НОВОСТИ; 2020.12.05; ЖИТЕЛЕЙ 24 РОССИЙСКИХ РЕГИОНОВ ПРИГЛАСИЛИ НА ВЫВОЗНОЙ РЕЙС ИЗ НЬЮ-ЙОРКА.....	19
РИА НОВОСТИ; 2020.11.05; В МИНКОМСВЯЗИ СООБЩИЛИ О ПЕРЕНОСЕ ВЫВОЗНОГО РЕЙСА С СЕЙШЕЛ	20
ТАСС; 2020.11.05; ТАИЛАНД НА ЭТОЙ НЕДЕЛЕ ОСУЩЕСТВИТ 14 ВЫВОЗНЫХ РЕЙСОВ, В ТОМ ЧИСЛЕ ОДИН ИЗ РОССИИ	20
RNS; 2020.11.05; ВЛАСТИ ПОДМОСКОВЬЯ ДОСТАВИЛИ 340 ВЕРНУВШИХСЯ В РФ ГРАЖДАН ДО ДОМА И ОБСЕРВАТОРОВ	20
ТАСС; 2020.11.05; В САХАЛИНСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАПУСТИЛИ В ТЕСТОВОМ РЕЖИМЕ ИНТЕРАКТИВНУЮ КАРТУ РЕМОНТА ДОРОГ	21
САХАЛИН ИНФО; 2020.12.05; ВЪЕЗД НА САХАЛИН И КУРИЛЫ СДЕЛАЮТ ПО ПРОПISCЕ И ЦИФРОВОМУ ПРОПУСКУ	21
РИА НОВОСТИ; 2020.09.05; ВЛАСТИ СТАВРОПОЛЬЯ ОГРАНИЧИЛИ ВЪЕЗД И ВЫЕЗД В СЕМИ ТЕРРИТОРИЯХ КРАЯ.....	22
ТАСС; ДАНИИЛ ШАБАШОВ; 2020.11.05; ПОДВИГ ДОРОЖНИКОВ: КАК СТРОИЛИ ДОРОГИ В ВЕЛИКУЮ ОТЕЧЕСТВЕННУЮ ВОЙНУ	23
РБК ИНДУСТРИЯ 4.0; ЛЮДМИЛА КЛЕЙМЕНОВА; 2020.11.05; ПОЧЕМУ МЫ ДО СИХ ПОР НЕ ПЕРЕСЕЛИ НА БЕСПИЛОТНЫЕ АВТОМОБИЛИ?	26
ТАСС; 2020.09.05; МАСКИ И ПЕРЧАТКИ МОЖНО БУДЕТ ПРИОБРЕСТИ НА ПРИГОРОДНЫХ СТАНЦИЯХ, СТАНЦИЯХ МЦК И МЦД	28

ПУБЛИКАЦИИ

ТАСС; 2020.11.05; РОССИЯ МОЖЕТ ВВЕСТИ ОГРАНИЧЕНИЯ ДЛЯ ТУРЕЦКИХ АВТОПЕРЕВОЗЧИКОВ С 11 МАЯ

Россия может ввести ограничения для турецких автоперевозчиков при въезде в страну с 11 мая, если Анкара в течение дня не снимет аналогичные ограничения в отношении российских перевозчиков, говорится в сообщении **Минтранса РФ**.

«В случае отсутствия решений о снятии ограничений в отношении российских автоперевозчиков возможно введение зеркальных мер для турецких перевозчиков с 23 часов 11 мая 2020 года», – говорится в сообщении.

Турецкая сторона в свою очередь сообщила о планах снять все ранее введенные ограничения для российских грузоперевозчиков в ближайшее время. «Собеседники договорились приложить совместные усилия для обеспечения перевозок грузов автотранспортом без ограничений по времени пребывания перевозчиков в наших странах», – подчеркнули в **Минтрансе РФ**.

Как ранее сообщали в Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП), власти Турции ввели ряд ограничений на въезд иностранных автомобильных грузоперевозчиков. В частности, речь идет о том, что после 27 апреля водителям разрешили въезд только после подписания обязательства покинуть территорию Турции в течение 72 часов.

В ассоциации пояснили, что этот срок крайне мал для разгрузки, погрузки и таможенного оформления в Турции. «Мы считаем, что своими действиями турецкая сторона в первую очередь создает условия для приоритетного использования турецкого транспорта и выдавливания с турецкого рынка иностранных, в том числе российских, перевозчиков», – отметили в ассоциации.

<https://tass.ru/ekonomika/8444145>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20200511/1571277588.html>

<https://rns.online/transport/Rossiia-mozhet-otvetit-zerkalno-na-ogranicheniya-Turtsii-dlya-rossiiskih-avtoperevozchikov-2020-05-11/>

<https://rg.ru/2020/05/11/rossiia-mozhet-vvesti-ogranicheniia-dlia-tureckih-avtoperevozchikov-s-11-maia.html>

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5eb938109a794764631a137f>

<https://www.kommersant.ru/doc/4341857>

<https://iz.ru/1009828/2020-05-11/rossiia-prigrozila-vvesti-otvetnye-ogranicheniia-dlia-tureckikh-avtoperevozchikov>

https://www.gazeta.ru/business/news/2020/05/11/n_14405539.shtml

<https://lenta.ru/news/2020/05/11/ogranicheniya/>

<https://www.mk.ru/economics/2020/05/11/rossiya-sobralas-vvesti-ogranicheniya-dlya-tureckikh-avtoperevozchikov.html>

<https://www.kp.ru/online/news/3867133/>

https://aif.ru/money/economy/rossiya_mozhet_vvesti_otvetnye_ogranicheniya_dlya_tureckih_avtoperevozchikov

<https://rueconomics.ru/441511-mintrans-soobshchil-o-vozmozhnyh-ogranicheniyah-dlya-avtoperevozchikov-iz-turcii>

<https://govoritmoskva.ru/news/233660/>

<https://fedpress.ru/news/77/economy/2494296>

<https://www.m24.ru/news/ehkonomika/11052020/117321>

<https://russian.rt.com/world/news/745670-mintrans-rossiya-turciya-avtoperevozki>
<https://360tv.ru/news/transport/rossija-prigrozila-zerkalnymi-ogranichenijami-turetskim-dalnobojschikam/>
https://tvzvezda.ru/news/vstrane_i_mire/content/20205111553-WHGTl.html
<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3264144>
<https://ren.tv/news/v-mire/696813-rf-prigrozila-otvetnymi-ogranicheniiami-dlia-turetskikh-avtoperevozchikov>
https://logirus.ru/news/custom_and_ved/pora_vpustit-s_rossijskikh_perevozchikov_mogut_snyat_ogranicheniya_na_territorii_turtsii.html

ВЕСТИ; АНДРЕЙ ГРИГОРЬЕВ; 2020.10.05; МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ И ПОДДЕРЖКИ: ОТ ГРАЖДАН ТРЕБУЕТСЯ ЖЕСТКАЯ САМОДИСЦИПЛИНА

Это актуально сейчас для всего российского транспорта – новые меры безопасности вводятся в том числе и на дальних маршрутах.

«Очевидно, что нам предстоит вернуть доверие нашего пассажира, убедить его, что транспортная услуга является безопасной со всех точек зрения. Маски, перчатки, контроль на входе в терминал, – необходимый уровень должен быть обеспечен», – сказал **министр транспорта Евгений Дитрих**.

Транспорт тоже – среди особо пострадавших отраслей, перевозки снизились до минимума. Государство не бросит бизнес – прямо на совещании предлагаются разные формы поддержки: от налоговых льгот до прямого субсидирования из бюджета.

«Россия и иностранные государства готовятся или начинают постепенно выходить из режимов внутренних ограничений. Однако пока, совершенно очевидно, трудно сказать, как будут проходить эти процессы, в том числе когда и какие зарубежные направления будут доступны для поездок наших граждан. Это не только от нас зависит. Это зависит от того, как будут складываться дела и какие решения будут приниматься в других государствах. Нужно при помощи всех этих направлений формировать привлекательные маршруты, открывать новые направления в нашей стране, куда можно будет удобно добраться, с интересом провести время», – подчеркнул **Владимир Путин**.

Но все эти планы на будущее возможно реализовать только при условии жесткой самодисциплины всех без исключения граждан страны, когда население прислушивается к требованиям властей, а главное – к медицинским рекомендациям.

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3263977>

КОММЕРСАНТЪ FM; 2020.08.05; СУБСИДИИ АВИАКОМПАНИЙ РАССЧИТАЛИ ЗА ПАССАЖИРОВ; ПРИ КАКИХ УСЛОВИЯХ АВИАПЕРЕВОЗЧИКИ ПОЛУЧАТ ПОМОЩЬ

Авиакомпании получают от государства по 365 рублей за каждого неперевезенного пассажира. По данным «Ведомостей», в правительстве утвердили схему, по которой будут распределяться субсидии на общую сумму в 23,5 млрд руб. Такую поддержку авиаотрасли ранее пообещал **Владимир Путин**. В **Минтрансе** исходили из того, что в прошлом году расходы авиакомпаний на зарплаты, аэропортовые сборы и лизинговые платежи в пересчете на одного пассажира составили именно 365 рублей.

Помощь смогут получить компании, которые не прекратили авиаперевозки и уволили не более 10% пилотов и бортпроводников. Власти решили поддерживать тех игроков, у которых больше всего шансов выжить после кризиса, считает главный редактор портала Avia.ru Роман Гусаров:

«Цифра 365 руб. кажется незначительной, но это именно те деньги, которые авиакомпания и зарабатывает. Потому что львиную долю тех денег, которые авиаперевозчик получает от пассажира, передает их дальше по цепочке аэропортам, топливозаправщикам и другим

своим смежникам. Хотя, может быть, это сумма несколько занижена. Но даже такая величина будет явной поддержкой авиакомпаниям.

Что касается самой системы распределения, наверное, все-таки государство решилось на нелегкий для себя выбор преимущественно предоставить помощь тем авиакомпаниям, которые, предполагается, в будущем после выхода из кризиса и составят основу нашей гражданской авиации. К сожалению, спасти всех абсолютно невозможно.

Да и, наверное, не нужно. Очевидно, пассажиропоток резко снизится. Даже если сегодня помочь всем, завтра пассажиров на всех не хватит, и кому-то придется все-таки уйти с рынка».

Субсидии должны компенсировать потери авиакомпаний за период с февраля по июль. В «Аэрофлоте» не ответили на запрос “Ъ FM”, в UTair отказались комментировать. В S7 сказали, что считают способ распределения субсидий адекватным, но добавили, что рассчитывают на дополнительные меры поддержки: обнуление НДС, снижение налоговой ставки на фонд заработной платы и увеличение программы субсидирования полетов. До этого владелец S7 Владислав Филев говорил, что отрасли нужна поддержка в 400 млрд руб.

Уже ясно, что многие перевозчики выплаты не получают вообще, поскольку они прекратили полеты, – это «Победа», Nordwind, «Икар», Azur Air, Royal Flight и I Fly. Исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев подчеркивает, что субсидии не покроют и половину убытков, которые несет отрасль:

«Согласно некоторым оценкам, авиакомпании в этом году недополучат, может быть, их в 15 раз больше, чем эти 23 млрд руб. Главное, что есть возможность тем авиакомпаниям, которые не прекратили пассажирские перевозки, получить дополнительные средства для выплаты заработной платы персоналу и для выполнения лизинговых платежей в адрес российских лизинговых компаний. Таким образом, государство отчасти поддерживает само себя, потому что из тех средств, которые выплачиваются в качестве заработной платы сотрудникам, немалая часть вернется государству в формате НДС/Л, так что с этой точки зрения государство много не потратит на поддержку авиаотрасли».

По оценкам Национального рейтингового агентства, в группе высокого риска – авиакомпании, которые в основном занимаются выездным туризмом и имеют серьезную долговую нагрузку. Это Utair, iFly, Royal Flight, Azur air и Nordwind. Лучшее положение у «Аэрофлота», S7, «Победы», «Авроры», «Якутии» и «Ямала».

<https://www.kommersant.ru/doc/4341111>

КОММЕРСАНТЪ FM; 2020.08.05; ЛИЛИЯ ГАЛЯВИЕВА ЗАСТРЯВШИЕ ТУРИСТЫ ЖДУТ СВОИ САМОЛЕТЫ; КОГДА ОСТАВШИЕСЯ ЗА ГРАНИЦЕЙ РОССИЯНЕ СМОГУТ ВЕРНУТЬСЯ ДОМОЙ

В МИДе сообщили, что 95% организованных туристов вернулись домой. Такими данными поделилась официальный представитель ведомства Мария Захарова во время прямого эфира в своем Instagram-аккаунте. Всего, по данным **Росавиации**, с 20 марта по 6 мая власти вывезли из-за рубежа больше 177 тыс. туристов. Сколько граждан по-прежнему ждут возвращения в Россию, не сообщается. Из некоторых стран, например, из Танзании вывозных рейсов пока не было, сообщил “Ъ FM” путешественник Александр. Он сейчас находится на Занзибаре и больше полутора месяцев не может вернуться домой.

Среди застрявших на острове соотечественников есть и организованные туристы, отмечает Александр: «На острове осталось еще 127 таких туристов. Когда будут вывозные рейсы, пока неизвестно. Несколько раз нам обещали, что нас вывезут. Сначала это было 1 апреля, сказали, что будет рейс совместно с Маврикием и Сейшелами. Видимо, это была первоапрельская шутка. Потом обещали 22 апреля – то же самое – рейса не было, потом – 26 апреля. Постоянно в СМИ читаем, что вывезены все пакетные туристы.

Я сам лично знаю, что здесь в двух отелях проживает порядка 50 наших сограждан, около 20 человек – это как раз пакетные туристы.

Все отели в Занзибаре были закрыты с 22 марта, но некоторые до сих пор работают на свой страх и риск».

В начале апреля правительство пообещало оказать материальную помощь россиянам, которые застряли за границей. Обязательное условие – наличие обратных билетов с вылетом начиная с 16 марта и до 31 мая. Если анкета заполнена правильно, на банковскую карту должны поступать платежи: 2,4 тыс. руб. – на взрослого и 1,6 тыс. – на ребенка до 14 лет за каждый день пребывания за рубежом, начиная с предполагаемой даты вылета домой до фактического возвращения в Россию. В начале апреля в **Минтрансе** говорили, что обладатели билетов российских авиакомпаний смогут попасть на вывозные рейсы бесплатно, всем остальным придется заплатить от €200 до €600 в зависимости от дальности перелета. У жителя Московской области Ивана таких денег нет. Он должен был покинуть Гоа 25 марта:

«Деньги, которые были рассчитаны до конца марта с небольшим запасом, давно кончились. Материальную помощь от государства мы не получили. Билеты, которые у нас были, не сгорели, но компания “Аэрофлот” их не принимает, хотя билеты куплены также у российской компании S7. Проблемы с жильем начались, наверное, на четвертый день. К нам пришел хозяин, силой физической пытался нас выставить, нам отключили электричество, мне пришлось позвонить консулу России в Мумбаи, который более или менее разрешил ситуацию. Нам дают жить пока без денег. Но я пообещал, что отдам их, когда поступит материальная помощь. Местные индусы нам приносят пакеты с овощами, иногда курицу, так что тут есть добрые люди, не без этого».

Некоторым туристам повезло, и они уже знают, когда вернутся домой. Среди них – москвичка Екатерина. В начале марта она отправилась в Таиланд вместе с двумя детьми и мамой. Проблем с деньгами у Екатерины нет – ее поддерживает оставшийся в Москве муж, но она все равно попыталась получить материальную помощь от государства. Результат оказался неоднозначным. «По поводу денег от государства: на текущий момент их получает только моя мама. Выплачивать стали не сразу, не с первой анкеты. Деньги на меня и на детей не приходят. Ни МИД, ни портал госуслуг не могут ответить, к сожалению, по какой причине. Анкета заполнена правильно, все нормально, так что непонятно, почему не приходит ответ. По поводу вывоза граждан – это отдельный квест. Честно говоря, очень интересная схема.

Есть чаты в Telegram, где выкладывается информация на предстоящие рейсы, и когда она появляется, нужно очень быстро среагировать и записаться.

Нам повезло, мы успели зарегистрироваться на ближайший рейс, который будет 13 мая, и надеемся уже все-таки попасть домой», – говорит москвичка.

В Минкомсвязи представили график вывозных рейсов с 10 по 15 мая. Власти планируют вернуть в Россию порядка 2 тыс. туристов из США, Индонезии, Турции, Таиланда, Индии, Испании, Вьетнама и Сейшел. Причем возвращение из Ханоя в Москву обойдется россиянам в \$1 тыс. По словам генконсульства России в Хошимине, такую цену установила авиакомпания Vietnam Airlines.

<https://www.kommersant.ru/doc/4341086>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.09.05; ЧТО БУДЕТ С ЦЕНАМИ НА АВИАБИЛЕТЫ ПОСЛЕ КАРАНТИНА

Обвалившийся спрос на авиаперелеты привел, как ни странно, к повышению их стоимости. В будущем дешевых авиабилетов также больше не будет, считают эксперты «РГ».

«Скорее всего, дешевые билеты уйдут в прошлое. Недорогие перелеты предлагали лоукостеры, которые работали на грани рентабельности, но получали прибыль за счет

большого пассажиропотока. Если пассажиропоток низкий, то лоукостерам работать нет никакого смысла», – считает замдиректора Института инженерной экономики и гуманитарных наук Даниил Квон. На среднюю стоимость авиабилетов также оказывали влияние распродажи, различные акции, которые в условиях снижения спроса утратили значение.

В результате, по данным сервиса Туту.ру, в мае этого года по сравнению с маем прошлого года средние цены на авиабилеты уже выросли на 25%. «Сегодня авиакомпании столкнулись с масштабным кризисом, и повышение цен связано и с необходимостью компенсировать свои потери, и со снизившейся заполняемостью самолетов», – пояснила аналитик Института комплексных стратегических исследований Наталья Чуркина.

Когда ограничения будут отменены, спрос начнет восстанавливаться, но авиакомпании не станут бороться за пассажиров и снижать цены, считают эксперты.

Такая ситуация продлится минимум год. А в дальнейшем все будет зависеть от рынка авиаперевозок. Если пассажиров будет мало, смысла бороться за них не будет, говорит Квон. Тогда менее болезненным для авиакомпаний станет повышение цен, считает он.

Однако повлиять на цены может субсидирование перевозок по отдельным направлениям. «Если объем таких субсидий будет расширен, то это может способствовать сдерживанию роста цен или даже снижению цен на перелеты внутри страны», – заметила Чуркина.

<https://rg.ru/2020/05/09/chto-budet-s-cenami-na-aviability-posle-karantina.html>

ТАСС; 2020.10.05; АВИАКОМПАНИИ УЖЕСТОЧАТ ПРОВЕРКУ ПАССАЖИРОВ ВЫВОЗНЫХ РЕЙСОВ

Авиакомпании намерены ужесточить проверку адреса фактического проживания при посадке на вывозной рейс, следует из опубликованного в воскресенье сообщения в Telegram-канале, который был создан Минкомсвязью РФ для возвращения россиян на родину.

Отмечается, что «перед выдачей посадочного талона сотрудники авиакомпаний будут строго проверять документы, подтверждающие проживание в регионе».

Пассажиры могут предоставить оригиналы документов или фотографии «прописки, договора аренды, медицинского полиса, справки с работы, копии прописки родственников и документы, подтверждающие родство, а также расписку о том, что они готовы вас принять на карантин», пояснили в Минкомсвязи.

Из-за пандемии Россия с 27 марта полностью закрыла регулярное и чартерное международное авиасообщение, перевозчики могут выполнять только спецрейсы для возвращения пассажиров домой.

<https://tass.ru/obschestvo/8441243>

ВЕДОМОСТИ; 2020.10.05; КАБМИН УТВЕРДИЛ МЕРЫ И ПРАВИЛА ПОДДЕРЖКИ СИСТЕМООБРАЗУЮЩИХ КОМПАНИЙ

Правительство России утвердило меры поддержки для системообразующих предприятий, пострадавших в период эпидемии коронавируса, и правила ее получения. На поддержку может претендовать 1151 компания, сообщила пресс-служба кабинета министров.

В сообщении говорится, что перечень мер и правила предоставления утвердили постановлением правительства. Систообразующая компания может претендовать на одну или несколько мер поддержки. Для получения помощи предприятия должны пройти стресс-тестирование.

«Заявки тех из них, кто по результатам теста оказался в зоне риска, должны быть верифицированы и рассмотрены на заседаниях межведомственной комиссии и правительственной комиссии по повышению устойчивости развития российской экономики», – уточнили в пресс-службе.

Каждая компания из признанных системно значимыми сможет претендовать на кредит по льготной ставке. Кроме того, в качестве поддержки от государства особо пострадавшие компании могут получить субсидии на возмещение затрат, отсрочку от уплаты налогов и авансовых платежей по ним. Государство может предоставить гарантии, необходимые для реструктуризации действующих кредитов и получения новых кредитов и облигационных займов, говорится в сообщении.

<https://www.vedomosti.ru/economics/news/2020/05/10/829928-meri-podderzhki-sistemoobrazuyuschim-predpriyatiyam>

ТАСС; 2020.11.05; ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР НАЗВАЛ УСЛОВИЕ, ПРИ КОТОРОМ ТУРСЕЗОН МОЖЕТ СОСТОЯТЬСЯ ЛЕТОМ

Летний туристический сезон в России может состояться, если граждане сейчас будут соблюдать необходимые из-за пандемии коронавируса ограничения. Об этом вице-премьер РФ Дмитрий Чернышенко заявил в интервью Наиле Аскер-заде на телеканале «Россия-24».

По его словам, как только появится тенденция к снижению заболеваемости, возможно, некоторые регионы РФ будут принимать решения о том, чтобы постепенно снимать ограничения.

«И тогда наши граждане смогут поехать [на отдых]. Нам очень, конечно, хочется, чтобы это в первую очередь происходило летом в наших курортах Северного Кавказа, Краснодарского края, Крыма – любимого места отдыха россиян. Так что будем надеяться, что граждане будут проявлять сознательность и все-таки соблюдать необходимые требования и самоограничения еще немного для того, чтобы мы все могли отдохнуть в нашей любимой стране», – сказал Чернышенко, отвечая на вопрос, когда может начаться летний туристический сезон в РФ.

В частности, необходимо носить маски и перчатки, особенно в транспорте, по возможности работать удаленно и соблюдать режим самоизоляции в том объеме, который определен региональными властями, напомнил вице-премьер.

Говоря об экономических последствиях пандемии для туризма, Чернышенко отметил, что туризм оказался наиболее пострадавшей отраслью как в России, так и за рубежом. Однако даже в такой непростой ситуации можно найти положительные моменты, уверен он. «Мы все, конечно, хотим, чтобы наша туристическая отрасль сохранилась, при этом понимаем, что безопасность – это самое главное. При этом это огромная возможность для того, чтобы развился наш внутренний туризм», – отметил Чернышенко.

По его словам, у многих российских туристов выработался стереотип, что на майские праздники или летом лучше по возможности отдохнуть за границей. «Но сейчас инфраструктура действительно уже и подросла. И плюс сейчас вот эти ограничения, действительно, приведут к тому, что будет формироваться свой собственный доступный туристический продукт в стране», – считает вице-премьер. Правительство РФ внесло туризм в перечень наиболее пострадавших отраслей экономики, оказывает комплексную поддержку отрасли и работает над новыми мерами, напомнил Чернышенко.

<https://tass.ru/ekonomika/8443755>

ТАСС; 2020.11.05; ДАННЫЕ О СИТУАЦИИ С КОРОНАВИРУСОМ В РФ СОБИРАЮТСЯ НЕПРЕРЫВНО ИЗ БОЛЕЕ 250 ИСТОЧНИКОВ

Информационный центр по мониторингу ситуации с коронавирусом собирает данные из более чем 250 различных источников по 106 показателям в онлайн-режиме, а подготавливаемые на их основе отчеты служат основой для принятия решений на уровне правительства. Об этом сообщил вице-премьер РФ Дмитрий Чернышенко в интервью Наиле Аскер-заде на телеканале «Россия-24».

Чернышенко напомнил, что созданный по поручению Координационного совета при правительстве РФ по борьбе с распространением новой коронавирусной инфекции информационный центр стал единой площадкой для обмена данными по ситуации с эпидемией. «Это единая точка, которая и раздает информацию, которая через систему личных кабинетов собирает эту информацию из более чем 250 различных источников, и на основе тех данных, которые в эту систему стекаются (они собираются по 106 показателям, которые отражают, что происходит в стране применительно к теме борьбы с коронавирусом), получается некая управленческая отчетность, – сказал он. – Управление происходит по отклонениям, по изменениям: когда у тебя каждый день эти данные изменяются, то ты можешь видеть какие-то критические отклонения, и она ложится в основу для подготовки принятия решений правительства».

Чернышенко отметил, что отчетность собирается в системе в режиме онлайн. «Она непрерывно обновляется, я бы сказал, ежечасно. Источников очень много, <...> и понятно, что и не только губернаторы, но еще и более 25 различных министерств и ведомств эту информацию предоставляют по трем основным направлениям – это обеспеченность системы здравоохранения, ее готовность к тому, чтобы лечить людей, поддержка населения и поддержка экономики», – сказал он.

Вице-премьер также назвал «совершенно ответственной» работу регионов по предоставлению необходимой информации, хотя вначале возникали некоторые сбои и недопонимание методики. «Дело в том, что когда уже информационная система работает почти два месяца и есть накопленная статистика, любые отклонения либо неправильное внесение очень сразу заметны становятся, и понятно, что сейчас таких сбоев практически не бывает, либо они решаются молниеносно», – сказал он.

По словам Чернышенко, информационный отчет готовится центром ежедневно. «Он формируется примерно с 3 часов до 7 утра. Формируются отчетные формы, с тем чтобы уже с 8 утра [они] у руководителя государства могли быть на столе либо на компьютере, в виде такой приборной доски», – добавил Чернышенко.

Он также напомнил, что был создан специальный навигатор, позволяющий ориентироваться в мерах поддержки бизнеса и населения. «Сегодня этих мер поддержки более 80. Этот перечень постоянно расширяется», – отметил Чернышенко.

<https://tass.ru/obschestvo/8443665>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛИЯ ЯЧМЕННИКОВА; 2020.11.05; ДЛЯ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ АВИАПЕРЕВОЗОК МОГУТ ВВЕСТИ НОРМЫ ЗАЩИТЫ ОТ ВИРУСОВ

Коронавирус поставил на прикол 90 процентов самолетов. Такого кризиса мировая авиация еще не знала. Вернутся ли в небо большие самолеты? Вот что сказал «РГ» генеральный директор Национального исследовательского центра «Институт им. Н.Е. Жуковского» Андрей Дутов:

- Все правительства, все страны будут стремиться к восстановлению прежних экономических моделей. Возможно, чтобы возобновить массовые авиаперевозки, введут какие-то нормы дополнительной защиты людей от вирусов. Сделают более жесткой систему кондиционирования для очистки воздуха внутри самолета. Возможны и дополнительные меры – вплоть до полетов в масках и даже одноразовых защитных костюмах.

По прогнозу международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) ожидается, что объем авиаперевозок в мире за 2020 год составит 58% в сравнении с 2019 годом. Пока прогноз еженедельно пересматривается в худшую сторону. Многие эксперты в отрасли не исключают, что новые пассажирские самолеты не потребуются авиакомпаниям около пяти лет. Туризм обеспечивал до 70% пассажирооборота. Теперь он упал до нуля и восстанавливаться будет очень медленно. Сейчас все ищут выход из сложившейся

ситуации. Наблюдается взрыв интернет-продаж. Поэтому, возможно, компенсация будет за счет грузовых перевозок. Это же колоссальные резервы. Прецедент есть: некоторые авиакомпании начали в обычных пассажирских самолетах на креслах возить грузы. По нашим оценкам, и прежде более 15 процентов авиапассажиров были курьеры. Думаю, мы увидим постепенно раскручивающийся маховик по восстановлению того, что было.

<https://rg.ru/2020/05/11/kakie-mery-vvedut-dlia-vozobnovleniia-aviaperevozok.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.11.05; БЕСПИЛОТНЫЕ АВТОМОБИЛИ ОБОРУДУЮТ «ЧЕРНЫМИ ЯЩИКАМИ» И МАЯЧКАМИ

На беспилотные автомобили нужно в обязательном порядке устанавливать «черные ящики», чтобы можно было получить независимый срез работы транспортного средства в случае ДТП, считают в **Минтрансе**.

«Инициативы о законодательном закреплении требований оснащать высокоавтоматизированное транспортное средство специализированным техническим устройством, позволяющими идентифицировать источник и причину возможного происшествия («черный ящик»), направлены на повышение безопасности дорожного движения и, безусловно, поддерживаются **Минтрансом России**», – сообщили «РГ» в министерстве.

Также беспилотники нужно оснащать средствами идентификации в дорожном потоке, отметили в **Минтрансе**.

Участие беспилотных автомобилей в дорожном движении сейчас необходимо урегулировать законодательно. Для развития такой наукоемкой отрасли как высокоавтоматизированный и подключенный транспорт необходимо находиться в постоянном контакте с передовыми отечественными организациями, центрами компетенций цифровой трансформации, учитывать их научно-технологический задел, отметил **директор Департамента цифровой трансформации Минтранса России Дмитрий Баканов**.

Беспилотники уже проходят испытания на дорогах во Владимирской, Ленинградской, Московской, Нижегородской, Новгородской и Самарской областях, Чувашской Республике, Ханты-Мансийском и Ямало-Ненецком автономном округах, Краснодарском крае, в Москве и Санкт-Петербурге. Миллионы водителей и пешеходов стали невольными участниками испытаний новых технологий. Потому помимо тестирования самих автомобилей необходимо отрабатывать создание и регулирование «новой» дорожной инфраструктуры, считают в ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» (ЦТЛ).

Как отметил главный аналитик ассоциации Андрей Ионин, в дорожном движении юридически определены зоны ответственности всех участников, сами водители знают, что им делать в случае ДТП. «Очевидно, что с беспилотными автомобилями здесь возникает трудность, потому что причина может быть связана с ошибками систем автомобиля и программного обеспечения», – подчеркнул он.

По этой причине в ассоциации ранее предложили **Минтрансу** оснащать беспилотники «черными ящиками». Это позволит обученным специалистам проводить независимый разбор аварий и определять «виновника», которым, возможно, может стать разработчик программного обеспечения. Тем самым будет сделан первый шаг к созданию новой юридической базы, отметил Ионин.

Также беспилотники обязательно должны быть отмечены каким-либо знаком, например, дополнительным световым сигналом (маячком) на крыше автомобиля, чтобы водители знали, с чем имеют дело на дороге, считают в ассоциации. Маячок должен включаться только в тот момент, когда автомобиль переходит в беспилотный режим движения, и выключаться, когда автомобиль переходит под управление человека. «Тогда по примеру учебных автомобилей другие водители и пешеходы смогут сами выбирать свои действия при встрече с беспилотником», – пояснили в объединении.

Как отметили в **Минтрансе**, вопросам законодательного регулирования возможности использования беспилотников уделяется особое внимание. Также должны быть установлены необходимые требования безопасности при их эксплуатации.

<https://rg.ru/2020/05/11/bespilotnye-avtomobili-oboruduiut-chernymi-iashchikami-i-maiachkami.html>

РБК АВТОНОВОСТИ; ИВАН АНАНЬЕВ; 2020.11.05; СКОРОСТНОЙ РЕЖИМ – 2020: К ЧЕМУ ГОТОВИТЬСЯ ВОДИТЕЛЯМ

Чиновники отказались повышать размер штрафов для водителей, но готовы пересмотреть скоростной режим в городах и на магистралях

Министерство юстиции поставило точку в вопросе повышения штрафов для водителей – как заявил заместитель главы ведомства Денис Новак, финансовую ответственность нарушителей не будут корректировать ни в сторону уменьшения, ни в сторону увеличения, но сами нормы все-таки доработают. Первый вариант проекта нового КоАП предполагал значительный рост штрафов по каждому из нарушений ПДД, включая превышение скорости. Так, за превышение на 20–40 км/ч предлагалось штрафовать на 3000 руб. вместо 500 руб., за 40–60 км/ч – на 4000 руб. вместо 1000 руб. и так далее вплоть до 10 000 рублей. Против выступили ряд депутатов и чиновников, включая премьер-министра Михаила **Мишустина**. Вместо этого дорожные службы и чиновники сфокусируются на корректировке скоростного режима.

Нештрафуемые +20 км/ч все-таки могут отменить

Не исключено, что при сохранении общего размера штрафов в новом КоАП пропишут более детальные градации нарушений, а дискуссия о снижении нештрафуемого лимита превышения скорости с 20 до 10 км/ч будет наконец завершена. В конце апреля член комитета Госдумы по транспорту Александр Васильев заявил, что многие санкции требуют пересмотра, а нештрафуемый порог в 20 км/ч нужно убирать. Иначе, по мнению парламентария, после завершения карантина на дороги вернутся старые проблемы и плохая статистика аварийности.

Ранее глава столичного дептранса Максим Ликсутов обещал, что снижение нештрафуемого порога может произойти уже в 2019 г., однако федеральные чиновники выступали против, а позиция МВД и ГИБДД колебалась то в одну, то в другую сторону. Против также выступал бывший премьер-министр Дмитрий Медведев. В итоге в ГИБДД начали масштабный мониторинг скоростных режимов и качества дорог, результаты которого должны представить в правительство в мае.

Александр Васильев также заявил о необходимости снижения максимальной скорости в городах до 50 км/ч, как это сделано во всех развитых странах мира. Эту меру давно поддерживают и московские, и региональные власти. Как заявил руководитель ЦОДД Москвы Михаил Кизлык, это требования безопасности: «Эксперты всего мира давно признали, что в городе скорость движения должна быть такой, чтобы при столкновении пешехода и автомобиля у первого была возможность выжить».

В ряде городов местные власти самостоятельно установили на участках дорог ограничения 50 км в час. Аналогичные изменения готовят и власти Подмосковья. По словам министра транспорта области Алексея Гержика, изменения коснутся тех дорог, на которых был проведен комплекс работ по повышению уровня безопасности. «После дополнительного обследования дорог совместно с областной ГИБДД будет принято решение о снижении скоростного режима с 60 до 50 км/ч на тех участках, где данная мера действительно необходима для повышения безопасности».

Власти Подмосковья собирались изменить скоростной режим в 36 городах региона уже с 1 апреля, а начать фиксацию нарушений – с июня. Однако вводить изменения пока не торопятся. На запрос корреспондента Autonews.ru в пресс-службе областного **Минтранса**

ответили, что проект снижения скоростного лимита требуется согласовать с ГИБДД. Не исключено, что сейчас чиновники просто ждут новый КоАП.

Столичные власти начали решать дорожные парадоксы, при которых на огороженных многополосных магистралях годами действовали городские ограничения скорости. Так, в конце прошлого года в Москве на участках Северо-Восточной хорды подняли разрешенную скорость с 60 до 80 км в час. «140 000 автомобилей ежедневно двигались на 25% медленнее, чем могли бы. Ведь магистраль по-настоящему безопасная, отсутствуют пересечения в одном уровне, есть освещение и как результат – за два года ни одного ДТП с летальным исходом», – комментировал руководитель проекта probok.net Александр Шумский.

В апреле нынешнего года в ТиНАО на участке Калужского шоссе от деревни Сосенки до деревни Юрово разрешенную скорость увеличили с 60 до 80 км в час. Одновременно ЦОДД снизил с 90 до 80 км/ч скоростной порог на участке от МКАД до обхода деревни Сосенки, чтобы сделать движение на всем шоссе более равномерным. Этот процесс будет продолжаться и дальше, объяснил руководитель ЦОДД Москвы Михаил Кизлык: «Мы не планируем останавливаться, мы знаем, что в городе еще есть дороги, где можно и нужно поднять разрешенный скоростной режим».

Министр транспорта Евгений Дитрих еще в прошлом году пообещал повысить разрешенную скорость на оборудованных платных магистралях. Эту инициативу поддержал глава ГИБДД Михаил Черников: «Мы с **Росавтодором** в ближайшее время решим вопрос о движении на платных дорогах, на автострадах, постепенно будем поднимать скорость до 130 км/ч, – сказал Черников. – Это абсолютно правильное решение, мы его поддерживаем, здесь созданы все безопасные и комфортные условия. Я уверен, что на этих дорогах даже при увеличении максимальной скорости ДТП происходить не будут».

Уже летом на всем протяжении платной трассы М-11 Москва – Санкт-Петербург скорость поднимут до 130 км/ч (сейчас такой режим действует только на обходе Вышнего Волочка). Те же ограничения начнут действовать на трассе М-4, а также на всех новых магистралях, включая вводящиеся в эксплуатацию отрезки ЦКАД.

В целом ряде регионов после капитальной реконструкции автодорог скоростной режим на трассах уже сейчас увеличен с 90 до 110 км в час. Такие изменения ввели в приграничных районах Псковской области, на трассе М-9 «Балтия», на юге Ставропольского края, в Самарской области на участках трассы М-5 «Урал», а также в Татарстане в районе Йошкар-Олы.

Аналогичные изменения произошли на ряде локальных магистралей, где после ремонтов скоростной порог подняли с 70 до 90 км в час. Так, скорость повысили на участках М-8 «Холмогоры» в Ярославской области, на трассах «Сибирь» между Новосибирском и Иркутском и «Иртыш» Челябинск – Новосибирск. С 60 до 90 км/ч повышена разрешенная скорость на обходе Вологды на М-8, подъездах к Ульяновску, а также на участках магистралей Тюмень – Ханты-Мансийск и Тюмень – Омск.

В прошлом году **Владимир Путин** потребовал перестать прятать камеры, и информацию об их местоположении выложили в Сети. Кроме того, владельцев камер обязали заранее обозначать их специальными информационными табличками. Однако такие таблички могут применяться только вместе с другими знаками, чем вводят водителей в заблуждение, если камера может контролировать несколько видов нарушений.

Решить эту коллизию поможет новый универсальный знак, предупреждающий водителей о работе комплекса фотовидеофиксации нарушений. Такой знак будет размещаться самостоятельно без привязки к знакам ограничения скорости, запрета парковки или обозначения полосы для общественного транспорта. В МВД пояснили, что графическое обозначение и цветовая гамма будут соответствовать изображениям ныне действующих

информационных дорожных знаков, а сам знак будет устанавливаться даже в местах работы передвижных комплексов.

После серии судебных тяжб с автомобилистами, получившими штрафы за превышение средней скорости движения, в прошлом году в Госдуму поступил законопроект, предусматривающий отмену подобных взысканий, но принят он не был. Комплексы, фиксирующие время заезда на участок дороги и выезда с него, по-прежнему функционируют, и на дорогах их становится все больше.

Летом и осенью 2019 г. камеры контроля средней скорости вернулись на подмосковные магистрали, трассы М-1 «Беларусь», Москва – Уфа, Казань – Оренбург, Казань – Ульяновск и другие. А весной нынешнего года они появились и в Москве. Такие комплексы работают, например, на Садовом кольце в районе Добрынинского тоннеля, на Аминьевском шоссе и улице Народного ополчения.

<https://www.autonews.ru/news/5eb564c59a7947245575098c>

ИЗВЕСТИЯ; НАТАЛЬЯ БАШЛЫКОВА; 2020.12.05; В ОДНОМ ПАКЕТЕ: ВАУЧЕРЫ ТУРИСТАМ И АТТЕСТАЦИЯ АВТОМАТОМ; ГОСДУМА РАССМОТРИТ ТРЕТИЙ БЛОК МЕР ПОДДЕРЖКИ БИЗНЕСА И НАСЕЛЕНИЯ В УСЛОВИЯХ COVID-

Оказание врачебной помощи населению с помощью телемедицины, приостановка перевозки пассажиров в условиях ЧС, итоговая аттестация по промежуточным оценкам, а также выдача клиентам ваучеров за несостоявшиеся туры. Эти вопросы в третьем пакете мер помощи бизнесу и гражданам рассмотрит 12 мая Госдума. Большинство фракций готовы их поддержать, однако они считают, что до сих пор не работают уже принятые парламентом законы. С этим мнением согласны и представители бизнеса, которые ждут от кабмина выполнения всех поручений, данных ему президентом.

Новые полномочия

Как выяснили «Известия», несмотря на зарегистрированные случаи заболевания COVID-19 у депутатов Госдумы (Дмитрий Новиков и Леонид Калашников), нижняя палата не намерена переходить на дистанционный режим работы. Хотя, по информации «Известий», новые случаи заболевания есть и среди водителей парламентариев, которые после этого были вынуждены уйти на карантин, 10 мая депутаты вновь сдадут тесты, чтобы очно явиться на заседание во вторник.

– Речь идет о законопроектах, которые предусматривают передачу части полномочий правительству. Также мы обсуждали вопросы, связанные с внесением изменений в законодательство, предусматривающих оказание помощи предприятиям. Речь идет о выдаче кредитов, о поддержке предприятий. Все они будут рассмотрены в первую очередь, – анонсировал третий пакет спикер Госдумы Вячеслав Володин, не ставший акцентировать свое внимание на пандемии в самом парламенте.

Третий пакет мер поддержки бизнеса и населения обещает стать еще более масштабным, чем первые два – их приняли 31 марта и 13 апреля. Планируется обсудить законопроекты правительства и Госдумы, которые были внесены в парламент за последние две недели, а точнее за время удаленной работы депутатов из-за пандемии COVID-19. В частности, парламентарии предложили гражданам самим размещать свои данные в Единой биометрической системе для дистанционного получения банковских услуг. А кабмин внес законопроект, предусматривающий 16 новых норм по расширению своих полномочий и оказанию помощи бизнесу и населению.

В том числе речь идет, о разрешении турфирмам не возвращать деньги клиентам за купленные путевки в условиях ЧС, возможности пролонгировать договоры аренды и не платить неустойку за их досрочное расторжение. Также правительство получит право оказывать финансовую поддержку бизнесу, в случае если он помимо основной деятельности производит и продает подакцизные товары.

Кроме того предполагается, что кабмин сможет устанавливать особенности оказания медпомощи, в том числе с применением телемедицинских технологий. Также у правительства появится право устанавливать особенности изменения и расторжения договора перевозки пассажиров и возврата платы за проезд и провоз багажа. Помимо этого, кабмин получит возможность определять правила проведения государственной итоговой аттестации и вступительных испытаний при приеме на обучение по программам бакалавриата и специалитета. К их числу, например, будет отнесена возможность признания результатов промежуточной аттестации в качестве государственной итоговой.

Первый зампред фракции «Единая Россия» Андрей Исаев заявил «Известиям», что партия поддержит предложенные кабинетом министров меры.

– Это комплексный законопроект, который расширяет права и возможности правительства в условиях пандемии и режима повышенной готовности и ЧС. Если говорить о социально значимых вещах, то в нем, например, кабмину предоставляется право оперативно определять применение норм Трудового кодекса в сложной ситуации. Правительство услышало и Госдуму, и профсоюзы и зафиксировало, что такие решения оно может принимать только с учетом мнения трёхсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений, – отметил депутат.

Вице-спикер Госдумы от ЛДПР Игорь Лебедев в разговоре с «Известиями» отметил, что партия изучает пакет документов, внесенных правительством, и определится с его поддержкой к заседанию 12 мая.

– Сегодня мы видим, что законы принимаются, но реальной помощи практически никто не получает. Бизнесменов неохотно освобождают от налогов, каникулы им не предоставляются. Да, президент об этом заявил, а Госдума приняла закон, но по факту всё иначе. И мы видим, что многие представители малого бизнеса уже сейчас вынуждены искать работу, – пояснил парламентарий.

По его словам, может быть крупный бизнес эту помощь в итоге и получит. Поэтому в ЛДПР хотели бы, чтобы финансовая поддержка малого бизнеса была адресной. Тем более что сроки самоизоляции продлены до 31 мая.

Зампред фракции КПрФ Валентин Шурчанов отметил, что с большой долей вероятности партия проголосует за этот пакет мер единогласно, как и за два предыдущих.

– Конечно, мы должны поддержать эти меры и оказать помощь населению и бизнесу. Лично мое мнение, что плюс к этому мы в качестве социальной помощи должны раздать деньги россиянам, например, по 25 тыс. каждому, чтобы увеличить в стране внутренний спрос. У людей сразу настроение улучшится, – заявил «Известиям» коммунист.

Первый зампред фракции «Справедливая Россия» Михаил Емельянов, напротив, убежден, что раздавать деньги гражданам не надо, а лучше помочь малому бизнесу.

– Мы поддерживаем все законопроекты, которые направлены на борьбу с коронавирусом, и этот в том числе. В целом, он сбалансированный, но мы бы хотели обратить внимание на поддержку малого бизнеса, а именно сферу обслуживания, где люди уже второй месяц сидят без работы. Нужно переходить к прямым финансовым дотациям этому сегменту экономики, – отметил парламентарий.

Соответствовать ожиданиям

Президент «Опоры России» Александр Калинин заявил «Известиям», что третий пакет нужен, но это не стратегический план поддержки бизнеса.

– Пакет, который сегодня внесен в Госдуму, это еще не всё, что требуется сделать. Он больше носит технический характер, например, в нем прописываются дополнительные полномочия правительства по Трудовому кодексу или ряд норм, касающихся бизнеса, признаются несвоевременными. Это большой и серьезный пакет по изменению законодательства, но это не план по выходу экономики из кризиса, – отметил представитель бизнес-сообщества.

По его словам, еще не все поручения президента в отношении бизнеса выполнены кабмином. Он надеется, что правительство предложит новый документ мер поддержки и учтет в нем мнение предпринимателей.

Глава политической экспертной группы Константин Калачёв считает, что власть сегодня делает много для поддержки бизнеса и населения, но этого все равно недостаточно.

– Есть объективные показатели помощи, а есть ощущение предпринимателей и населения. Вопрос же не только в том: объявили или нет налоговые каникулы, дали ли отсрочку по страховым взносам или какие-то финансовые преференции. Главное – насколько все эти меры отвечают ожиданиям, – пояснил «Известиям» эксперт.

По его мнению, с точки зрения восприятия бизнеса, меры не являются достаточными, иначе не было бы дискуссий на тему того, как эффективно эта помощь оказывается в других странах. И предприниматели не грозили бы, что им грозит банкротство, а гражданам – безработица.

Третий пакет антикризисных мер – очевидное свидетельство готовности власти увеличивать поддержку населения и бизнеса, заявил «Известиям» глава АПЭК Дмитрий Орлов. По его мнению, федеральная и московская антикризисная политика адекватны именно в этом смысле: «пакеты» принимаются постепенно, в логике расширения помощи. Правительство фокусируется на стимулировании занятости, поддержке малого и среднего бизнеса, и это соответствует наиболее актуальным вызовам, отметил эксперт.

<https://iz.ru/1009076/natalia-bashlykova/v-odnom-pakete-vauchery-turistam-i-attestatciia-avtomatom>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.12.05; ВИРУС ОБЕЗОПАСИЛ ДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ; ЧИСЛО ДТП РАДИКАЛЬНО УПАЛО ИЗ-ЗА САМОИЗОЛЯЦИИ, ОГРАНИЧЕНИЙ И ЗАМЕДЛЕНИЯ ЭКОНОМИКИ

В апреле число ДТП сократилось на 43,4%, в отдельных регионах – на 65–90% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Такая динамика наблюдается впервые за всю историю наблюдений за аварийностью в России. Падение показателей объясняется не только введенными ограничениями, но и общим замедлением экономики, приведшим к сокращению пробегов транспорта, говорят эксперты. В столице и ряде других регионов из-за опустевших дорог выросло число нарушителей скоростного режима и, как следствие, количество погибших в ДТП.

В апреле 2020 года аварийность на дорогах сократилась по сравнению с прошлогодними показателями на 43,4%, до 6,2 тыс. аварий, количество погибших в ДТП – на 23,3%, до 768 человек, раненых – на 42,7%, до 7,8 тыс. человек, следует из опубликованных ГИБДД России данных. Подобной динамики не наблюдалось за всю историю наблюдений за аварийностью в России, говорит глава общественного совета **Минтранса**, директор Института экономики транспорта ВШЭ Михаил Блинкин. Причем этому предшествовал с декабря 2019 года по февраль 2020 года рост аварийности.

Лидером по динамике стала Чечня, где аварийность снизилась на 88%: в апреле в регионе произошла всего одна авария с одним пострадавшим. Далее идут Москва (снижение аварийности на 66%), Пермский край (–65,2%), Курская (–61,3%), Магаданская (–60%) области. В Томской, Ульяновской областях, Карелии, Республике Коми, Забайкальском крае и Хакасии аварийность сократилась в пределах всего 15–19%.

Показатели аварийности находятся в прямой зависимости с темпами замедления экономики, объясняет Михаил Блинкин, падает совокупный пробег автопарка, а значит, происходит меньше аварий.

Похожая ситуация, по его словам, наблюдалась во время кризиса 1998 года. Экономика в субъектах просела по-разному, о чем свидетельствуют показатели, отличается и жесткость ограничительных мер, говорит господин Блинкин. Чечня, к примеру, одной из первых ввела ограничения и закрыла границы для въезда и выезда, передвижение по республике

ограничено с 20:00 до 8:00 (глава региона Рамзан Кадыров пообещал смягчить режим после 12 мая). Власти Томской области сохранили свободное передвижение в пределах региона, отказавшись от пропускной системы.

«Сильное влияние на статистику оказало состояние автодорог, – отмечает Михаил Блинкин. – К примеру, в Москве улично-дорожная сеть почти в идеальном состоянии, при уменьшении количества транспорта растут скорости, и, как следствие, увеличивается тяжесть последствий». За месяц число погибших на столичных дорогах выросло на 19%, при этом количество транспорта уменьшилось почти вдвое (8 мая на дорогах Москвы перемещалось 1,48 млн машин, год назад в аналогичный день – 2,21 млн)

Дороги во время режима повышенной готовности стали в разы свободней, скорость выше, и некоторые водители грубо превышают лимит, – подтвердили “Ъ” в столичном Центре организации дорожного движения. – В апреле произошло два ДТП, в каждом из которых погибли сразу по три человека, в машинах были водитель и два пассажира. Это очень много, поэтому и такой отрицательный всплеск в статистике».

Рост скорости движения наблюдается не только в Москве, отмечает член правительственной комиссии по безопасности движения Наталья Агре. «Малочисленные автомобили и отсутствие людей создают мнимое ощущение безопасности, – поясняет она. – Водители разгоняются и смело отводят глаза от дороги, так как препятствий кажется меньше. Отвлекаются чаще всего на смартфоны. Из-за этого увеличивается количество тяжелых попутных столкновений. Те, кто нарушает режим самоизоляции, вообще склонны и к нарушению ПДД, это вопрос общей культуры поведения».

Если экономика вернется к нормальному функционированию к середине лета, то наблюдаемые весной колебания аварийности на общую картину по итогам года сильного влияния не окажут, отмечает Михаил Блинкин. «Уже после 12 мая, когда в ряде регионов будет разрешена стройка и промышленность, часть транспорта вернется на дороги», – говорит он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4342003>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; МИХАИЛ ФАЛАЛЕЕВ; 2020.12.05; В МВД ОПРЕДЕЛИЛИ, КОГДА И КАК МОЖНО ПРИЗЕМЛЯТЬ БЕСПИЛОТНИКИ

Беспилотные воздушные суда – именно такое название беспилотников приняли в МВД России – полицейские могут принудительно приземлить или даже сбить, а человека, управляющего этим аппаратом, задержать. Проект документа, где конкретно определено, в каких случаях производится такая вынужденная посадка, представлен для общественной экспертизы.

Этот документ коснется многих людей, использующих беспилотники, поэтому им следует заранее изучить все нормативные акты. Сегодня беспилотный аппарат – не просто игрушка, а рабочий инструмент, при помощи которого люди зарабатывают деньги. Причем инструмент весьма дорогой. Это – действительно воздушные суда, которые стоят 100 и более тысяч рублей. К ним крепится фото- и видеоаппаратура, тоже недешевая. И очень обидно потерять это чудо техники из-за незнания ведомственного документа или несогласования с местными органами власти. И тут уж полицейского или росгвардейца, прерывающего полет, винить бесполезно.

Приказ министра внутренних дел России должен будет утвердить порядок принятия решения о пресечении нахождения беспилотных воздушных судов в воздушном пространстве. Цель такого пресечения – защитить жизнь, здоровье и имущество граждан.

Речь не идет о тотальном запрете полетов беспилотников.

Рассматриваются лишь две общие ситуации – публичные массовые мероприятия и проведение неотложных следственных и оперативно-разыскных действий.

То есть полицейские могут очень возражать, если беспилотный аппарат вдруг, неизвестно откуда, появится над людьми, собравшимися на праздничный или политический митинг, народное гулянье, костюмированное шоу или концерт на открытой площадке. Или же – над стадионом с открытыми трибунами во время матча, над гоночной трассой, вдоль которой собралось множество болельщиков.

И тут дело не только в опасении возможного теракта. Даже случайная поломка аппарата, например, потеря управления, может привести к беде. Действительно, падение в толпу с десятиметровой высоты конструкции весом в несколько килограммов, даже без гранаты на борту, может кого-то покалечить и даже убить. А если такая железяка попадет в припаркованную рядом машину и вызовет пожар или взрыв?

Насчет следствия, розыска и задержания преступников – тоже понятно. Вряд ли оперативники позволят беспилотнику, если он не служебный, наблюдать и фиксировать свои действия. Во-первых, закрепленное в законодательстве понятие «служебная тайна» никто не отменял.

И, во-вторых, с этого беспилотника вполне может транслироваться информация преступникам, на которых и идет охота.

Проект документа вовсе не предполагает обязательного задержания человека, управляющего аппаратом. Так называемого внешнего пилота задержат, если у него нет разрешительных документов для полетов в данном районе. Например, журналисты или, скажем, профессиональные кинооператоры могут договориться с властями о проведении съемки.

Разумеется, обязательно задержат внешнего пилота, если тот находится в состоянии опьянения или не реагирует на законные требования сотрудника полиции о прекращении полета.

Прекратить полет полиция может, применив специальные технические средства для подавления или преобразования сигналов дистанционного управления беспилотными воздушными судами, воздействия на их пульта управления.

В крайнем случае аппарат может быть поврежден или уничтожен.

<https://rg.ru/2020/05/11/v-mvd-opredelili-kogda-i-kak-mozhno-prizemliat-bespilotniki.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИСЛАВ КУЛИКОВ; 2020.12.05; ГРАДУС ДОВЕРИЯ; ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ БУДЕТ ВВЕДЕНА ПРЕЗУМПЦИЯ НЕВИНОВНОСТИ

Минюст принял решение прописать в проекте нового КоАП принцип презумпции невиновности. Новые правила укрепят гарантии защиты граждан, и прежде всего водителей, от необоснованного наказания.

Автолюбители – самые массовые пользователи КоАП. Так сложилось и потому, что водителей много, и потому, что на дорогах стало много камер.

Всего в год возбуждается более 150 миллионов дел об административных правонарушениях в отношении граждан и юридических лиц. Из них более 130 миллионов касались водителей, когда наказать были полномочны сотрудники ГИБДД. Причем более 80 процентов из 130 миллионов штрафов, наложенных инспекторами ГИБДД на граждан, вынесено за нарушения, зафиксированные видеокамерами.

Еще более миллиона дел по нарушениям правил дорожного движения за год рассматривается судами. Тридцать процентов водителей, представших перед судом по различным нарушениям правил дорожного движения, обвиняются в употреблении алкоголя за рулем. Кстати, в течение нескольких лет количество дел по водителям-нарушителям в судах сокращается. Зато штрафы от ГАИ идут в гору. Благодаря камерам.

На фоне такой статистики подготовлены законопроекты, которые радикально меняют систему наказаний за административные правонарушения. Речь, конечно, не только о нарушениях правил дорожного движения, но в целом о нехорошем поведении, которое

недотягивает до Уголовного кодекса, хотя требует наказания. На практике административные дела зачастую рассматриваются слишком просто. Для наказания человека достаточно одного протокола, это и становится решающим доказательством.

Характерный пример: наказание водителей, обнаруженных пьяными в своих автомобилях. В судебной практике немало дел, когда их лишали прав за якобы езду в пьяном виде. Но никто не видел, как эти люди ехали. Выпивший человек мог выйти из дома, чтобы покурить в машине, припаркованной во дворе. Или вообще спать в автомобиле. Его будили и лишали прав. Был случай, когда оштрафовали и лишили прав человека, ремонтировавшего под градусом самосвал. Пикантность ситуации в том, что авто вообще не могло ездить.

Верховный суд России уже не раз отменял подобные решения нижестоящих судов, а в своих постановлениях напоминал, что все неустраняемые сомнения толкуются в пользу гражданина. Однако самосвал, точнее – воз, и ныне там. Все равно людей часто наказывают, даже не задумавшись. Поэтому в будущем КоАП и предлагается особо прописать принцип презумпции невиновности.

Как пояснили в минюсте, он был включен в первоначальную редакцию проекта КоАП в связи с тем, что указанный вопрос урегулирован в проекте Процессуального кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях.

Надо пояснить, что вместе с новым КоАП предлагается принять также процессуальный кодекс, который детально пропишет процедуру рассмотрения дел об административных правонарушениях.

«Тем не менее, учитывая важность данного фундаментального принципа законодательства об административных правонарушениях и поступившие замечания, принято решение закрепить его в статье 1.12 проекта КоАП, дополнив ее частью 2 следующего содержания: «Лицо, привлекаемое к административной ответственности, является невиновным, пока его виновность не будет установлена в порядке, предусмотренном Процессуальным кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях», – рассказывают в минюсте. – Таким образом, вопросы реализации поименованного в данной статье принципа презумпции невиновности будут более подробно раскрыты в проекте Процессуального кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях».

Неустраняемые сомнения должны толковаться в пользу человека. Разбирательство подобных дел должно стать по-настоящему состязательным. Так что протокола для наказания спящего в своей машине пьяного водителя будет недостаточно. Понятно, что, когда инспектор остановил авто, а оттуда вывалился пьяный хам, никаких вопросов нет. Но в неочевидных случаях надо доказывать, что все было именно так, как в протоколе.

Важно, что проект нового КоАП будет включать и более жесткие требования к работе видеокамер, фиксирующих нарушения автомобилистов. В минюсте отметили, что эти изменения повысят точность и достоверность фиксации административных правонарушений и сведут к минимуму необоснованное назначение административных штрафов. То есть, по сути, тоже усилят действие презумпции невиновности.

<https://rg.ru/2020/05/11/dlia-voditelej-budet-vvedena-prezumpciia-nevinovnosti.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ОЛЕГ ПЛАТОНОВ; 2020.12.05; СОБЕРУТ НАЧИСТОТУ; КАМАЗ ВЫХОДИТ НА РОССИЙСКИЙ РЫНОК С НОВОЙ ПРОДУКЦИЕЙ

С августа этого года КамАЗ начинает производство грузовых автомобилей экологического класса «Евро-6» для российского рынка. На данный момент компания завершает процедуру сертификации.

«Несмотря на то, что в настоящий момент в России действуют экологические нормы, соответствующие уровню Евро-5, компания готова с августа приступить к производству

грузовиков Евро-6, – говорит гендиректор КамАЗа Сергей Когогин. – Уже сегодня мы поставляем данную технику российского производства в европейские страны, и у нас есть возможность производить ее и для отечественных потребителей».

Производство будет налажено как на основном заводе КамАЗ, так и на мощностях совместного предприятия с Daimler. Помимо этого, в рамках обязательств по специальному инвестиционному контракту автогигант разработал двигатель Р6, который будет установлен в автомобиле нового модельного ряда. Планируется, что эти двигатели так же будут доведены до уровня Евро-6.

Пока предприятие, несмотря на непростые экономические условия, чувствует себя неплохо. В апреле на самоизоляцию автогигант закрывался только на первую неделю, а работать приходилось даже по субботам. Однако с 1 по 11 мая Сергей Когогин отправил коллектив на отдых. Но ни о какой сокращенной рабочей неделе речь пока не идет. На май завод заказами обеспечен полностью.

В этом году автогигант планировал реализовать 29 тысяч автомобилей на российском рынке и свыше 6 тысяч на зарубежном. Но такие прогнозы были даны руководством КамАЗа еще до пандемии.

- Мы пока не пересматривали свой бизнес-план на этот год, признался «РГ» руководитель пресс-службы предприятия Олег Ефимов. – Но говорить сейчас о каких-то планах на этот год пока рано. Все будет зависеть от экономической ситуации.

В первом квартале 2020-го КамАЗ продолжил реализацию крупного инвестиционного проекта «Развитие модельного ряда автомобилей «КамАЗ» и модернизация мощностей для его производства». Основное внимание было уделено подготовке к выводу на рынок нового поколения автомобилей К5 и его флагмана – магистрального тягача КамАЗ-54901, на очереди – тяжелый самосвал для строительного сектора. Кроме того, продолжается реинжиниринг основных производственных площадок компании. Усилия инженеров компании направлены на освоение новых версий беспилотной автомобильной техники «КамАЗ», развитие модельного ряда автомобилей на сжиженном природном газе.

<https://rg.ru/2020/05/11/kamaz-vyhodit-na-rossijskij-rynok-s-novoj-produkciej.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.12.05; САМОЛЕТ «ВЬЕТНАМСКИХ АВИАЛИНИЙ» ВЫВЕЗ ИЗ ХАНОЯ 18 РОССИЯН

Рейс «Вьетнамских авиалиний» Ханой-Москва вывез из страны 18 россиян, сообщили РИА Новости в посольстве России во Вьетнаме.

«Улетело 18 пассажиров», – сообщили в посольстве. У двоих из пассажиров оказались просрочены визы, однако сотрудникам посольства удалось на месте решить этот вопрос с вьетнамскими властями.

Так как рейс выполнялся на коммерческой основе, вьетнамская авиакомпания продавала на него билеты по цене в 1000 долларов. Из-за низкого спроса цена, чтобы сделать рейс окупаемым, была повышена до 1300 долларов, однако сотрудникам посольства удалось договориться о ее снижении до 790 долларов.

<https://ria.ru/20200512/1571303637.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.12.05; ЖИТЕЛЕЙ 24 РОССИЙСКИХ РЕГИОНОВ ПРИГЛАСИЛИ НА ВЫВОЗНОЙ РЕЙС ИЗ НЬЮ-ЙОРКА

Вывозной рейс «Аэрофлота» из Нью-Йорка 14 мая приглашает жителей 24 российских регионов, сообщил в видеообращении советник-посланник российского посольства в США Сергей Трепелков.

Он напомнил, что вылет намечен на 19.20 в пятницу из нью-йоркского аэропорта имени Джона Кеннеди.

«Отрадно, что благодаря сотрудничеству глав регионов расширяется и география проживания вывозимых на родину граждан. Решением штаба на борт приглашаются

жители следующих 24 регионов РФ: это Москва и Московская область, Ленинградская, Владимирская, Ивановская, Калужская, Рязанская, Смоленская, Тверская, Тульская, Ярославская, Брянская, Орловская, Липецкая, Тамбовская, Воронежская, Курская, Псковская, Новгородская, Вологодская, Костромская, Нижегородская, Пензенская области, а также Республика Мордовия», – сказал Трепелков. Его обращение было опубликовано в соцсетях.

Ограничения связаны с тем, что все прилетевшие в Россию должны будут пройти 14-дневный карантин либо дома, либо в обсерваторе. Опасаться обсерваторов «не стоит», заверил дипломат.

<https://ria.ru/20200512/1571296334.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.11.05; В МИНКОМСВЯЗИ СООБЩИЛИ О ПЕРЕНОСЕ ВЫВОЗНОГО РЕЙСА С СЕЙШЕЛ

Вывозной рейс с Сейшельских островов перенесен на 13 мая, сообщил представитель Минкомсвязи РФ.

«Внимание, изменена дата вылета рейса № UL9232 Сейшелы – Москва на 13 мая в 11.45 (местное время)», – сообщил представитель Минкомсвязи в Telegram-канале «Госуслуги: Сейшелы – РФ».

Ранее этот рейс был назначен на 12 мая на это же время.

Ранее посольство РФ в Республике Сейшельских островов сообщало, что здесь «застряло» около сотни россиян. Это первый вывозной рейс для них.

<https://ria.ru/20200511/1571268714.html>

ТАСС; 2020.11.05; ТАИЛАНД НА ЭТОЙ НЕДЕЛЕ ОСУЩЕСТВИТ 14 ВЫВОЗНЫХ РЕЙСОВ, В ТОМ ЧИСЛЕ ОДИН ИЗ РОССИИ

Власти Таиланд на этой неделе вывезут несколько сотен своих граждан из 12 стран, в том числе из России. Об этом сообщил в понедельник заместитель генерального директора департамента информации, заместитель пресс-секретаря министерства иностранных дел королевства Натапану Нопакун.

По его словам, «с 12 по 17 мая планируется осуществить 14 рейсов из 12 стран». 12 мая состоятся рейсы из США, Бутана и России, которые доставят домой в общей сложности 300 граждан Таиланда. На следующий день запланирован рейс авиакомпании «Аэрофлот» по вывозу российских граждан в Санкт-Петербург и Москву.

В остальные дни состоятся вывозные рейсы с Филиппин, а также Индии, Германии, Бангладеш, Сингапура, Бахрейна, Франции, Канады и Малайзии. После возвращения все прибывшие будут помещены в государственные центры на 14-дневный карантин. «Между тем через сухопутные границы больше всего людей возвращается из Малайзии», – констатировал Нопакун.

<https://tass.ru/obschestvo/8442327>

RNS; 2020.11.05; ВЛАСТИ ПОДМОСКОВЬЯ ДОСТАВИЛИ 340 ВЕРНУВШИХСЯ В РФ ГРАЖДАН ДО ДОМА И ОБСЕРВАТОРОВ

Правительство Московской области организовало перевозку до дома или обсерваторов для соблюдения карантина 340 россиян, прибывших в аэропорты Шереметьево и Домодедово вывозными рейсами из Токио, Бейрута, Аликанте, Каракаса, Франкфурта-на-Майне, Ларнаки в период с 7 по 10 мая, сообщается на странице **Минтранса** региона.

В ведомстве уточнили, что среди вернувшихся на родину россиян 144 жителя Москвы, 84 жителя Московской области, а также 112 человек, проживающих в других регионах.

Минтранс региона выделил 40 автобусов и водителей для осуществления перевозки россиян.

Ранее в **Росавиации** сообщили, что в период с 20 марта по 6 мая в Россию из-за границы прилетело более 177,3 тыс. россиян.

Ведомство в рамках рабочей группы сформировало предварительный график вывозных рейсов до 15 мая. Планируется, что российские авиакомпании выполняют рейсы из Стамбула, Тель-Авива, Аликанте, Бангкока, Денпасара, Гоа, Нью-Йорка, Анталии и Хошимина.

<https://rns.online/transport/Vlasti-Podmoskovya-dostavili-340-vernuvshih-sya-v-RF-grazhdan-do-doma-i-observatorov-2020-05-11/>

ТАСС; 2020.11.05; В САХАЛИНСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАПУСТИЛИ В ТЕСТОВОМ РЕЖИМЕ ИНТЕРАКТИВНУЮ КАРТУ РЕМОНТА ДОРОГ

Власти Сахалинской области запустили в регионе интерактивную карту, с помощью которой любой житель сможет следить за ремонтом трасс через интернет. Сейчас карта работает в тестовом режиме, сообщили во вторник журналистам в пресс-службе островного правительства.

Всего в этом году в Сахалинской области должны заасфальтировать 57 км дорог, а около 28 км – капитально отремонтировать. Большая часть работ в регионе проходит по национальному проекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», инициированному президентом РФ Владимиром Путиным. По информации областных властей, создание интерактивной карты во многом способствует просветительской деятельности населения по показателям **нацпроекта**.

«Сейчас сервис работает в тестовом режиме», – сообщили в пресс-службе.

По данным областного правительства, губернатор региона Валерий Лимаренко ознакомился с электронной картой и одобрил идею. Он поручил запустить ее в полноценном режиме в течение месяца. Сейчас она доступна только по ссылке. После полного запуска карта появится в открытом доступе в интернете, каждый житель сможет познакомиться с ее содержанием. На ней обозначены разными цветами участки трасс, которые ремонтируются или запланированы к реконструкции. Помимо этого, по ней можно узнать об объемах работ и запланированных на них средствах.

Вопрос ремонта дорог для Сахалинской области является одним из наиболее актуальных. В настоящее время в регионе соответствуют нормативным требованиям только 54,7% трасс, 58% имеют асфальтобетонное покрытие. Из 243 населенных пунктов 159, а это 65%, не имеют связи с Южно-Сахалинском по дорогам с твердым покрытием.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/8447939>

САХАЛИН ИНФО; 2020.12.05; ВЪЕЗД НА САХАЛИН И КУРИЛЫ СДЕЛАЮТ ПО ПРОПИСКЕ И ЦИФРОВОМУ ПРОПУСКУ

На Сахалине и Курилах начался поэтапный выход из режима самоизоляции. С сегодняшнего дня в островном регионе разрешены прогулки с детьми, возобновлены занятия в спортивных секциях, в семи муниципалитетах области открылись детские сады и общеобразовательные школы. Также заработали некоторые объекты торговли и сервиса, имеющие отдельный вход, – магазины одежды и головных уборов, торговые точки с аудио- и видеотехникой, ювелирными изделиями и музыкальными инструментами, мастерские по ремонту обуви.

Соответствующий указ подписал губернатор Валерий Лимаренко.

– В Сахалинской области темп прироста заболеваемости – один из самых низких по стране. Это стало возможным благодаря многоуровневой системе контроля за гражданами, которые прибывают на остров. Все люди, которые прилетают к нам из других регионов, попадают в двухнедельную изоляцию, проходят несколько тестирований на COVID-19, в обязательном порядке им делают компьютерную томографию легких, – рассказал глава региона Валерий Лимаренко.

Детские сады возобновили работу в муниципалитетах, где не было выявлено зараженных коронавирусной инфекцией. Это Смирныховский, Холмский, Невельский, Макаровский, Томаринский, Курильский и Александровск-Сахалинский районы.

В этих городских округах за школьные парты вернутся ученики одиннадцатых классов. Однако, чтобы не допустить распространения коронавируса, в школах усилены меры безопасности. Так, в классах одновременно могут находиться до 15 человек. Учеников и педагогов обязали носить медицинские маски. Кроме того, дезинфекция и проветривание помещений производится чаще, а перемены стали длиннее.

На островах возобновляют работу спортивные секции. Тренировки будут проходить в специализированных залах и на открытых площадках. Для занятий предусмотрели несколько рекомендаций. К примеру, на объекте площадью до 50 квадратных метров не могут одновременно находиться более 5 человек, до 100 «квадратов» – не более 10 человек, до 200 – не более 25, свыше 200 – не более 30 человек. На больших открытых площадках смогут тренироваться до 50 спортсменов. Обязательным также является соблюдение дезинфекционного режима по обработке помещений.

Не допустить распространения коронавирусной инфекции призвана и новая региональная инициатива – оформление цифровых пропусков.

– Ко мне обращаются сахалинцы и курильчане с просьбой «закрыть регион». В то же время нам необходимо обеспечить производственный процесс, работу важных отраслей экономики. Поэтому было принято решение ограничить въезд в Сахалинскую область и ввести цифровые пропуска, – отметил глава региона.

Согласно нововведению, теперь все, кто прибывает в область, должны будут предъявить сахалинскую регистрацию. Если таковой нет, то гражданин обязан оформить цифровой пропуск. Для этого перед отправкой в регион ему необходимо заполнить анкету. Она будет содержать сведения об адресе и данные предприятия, пригласившего работника. С другой стороны, работодатель также должен уведомить о приглашении на работу. Страницу «Цифровой пропуск» разместят на официальном сайте губернатора и правительства Сахалинской области. Оформлять документы планируется на территории аэропорта Южно-Сахалинска.

За неисполнение требований гражданину грозит штраф до 30 тысяч рублей, юридическому лицу – до 300 тысяч рублей.

Выход из режима изоляции на островах будет осуществляться постепенно. К следующему перейдут в случае отсутствия роста заболеваемости, а также при соблюдении жителями области санитарных норм, сообщает ИА Sakhalin.com со ссылкой на пресс-службу областного правительства.

<https://sakhalin.info/news/189150/>

РИА НОВОСТИ; 2020.09.05; ВЛАСТИ СТАВРОПОЛЬЯ ОГРАНИЧИЛИ ВЪЕЗД И ВЫЕЗД В СЕМИ ТЕРРИТОРИЯХ КРАЯ

Власти Ставропольского края ограничили въезд и выезд в семи районах и городах региона, чтобы снизить риски распространения новой коронавирусной инфекции, следует из постановления губернатора региона.

«В целях снижения рисков распространения новой коронавирусной инфекции постановляю: ввести на территориях Кочубеевского, Курского, Левокумского, Новоселицкого и Степновского муниципальных районов, Нефтекумского городского округа и города Невинномыска ограничения на въезд (выезд) граждан на территорию (с территории) муниципальных образований края», – сказано в документе.

Ограничения не распространяются на граждан, имеющих в том числе регистрацию в перечисленных районах, выезжающих на работу, по неотложным делам.

Уточняется, что проезд будет осуществляться через специальные пункты контроля, работающие круглосуточно. При въезде или выезде гражданам будут измерять

температуру, если она будет превышать 37 градусов, гражданин будет направлен в медучреждение.

<https://ria.ru/20200509/1571207446.html>

ТАСС; ДАНИИЛ ШАБАШОВ; 2020.11.05; ПОДВИГ ДОРОЖНИКОВ: КАК СТРОИЛИ ДОРОГИ В ВЕЛИКУЮ ОТЕЧЕСТВЕННУЮ ВОЙНУ

«Эх, дороги – пыль да туман», поется в одной из самых известных отечественных песен о войне. Но описанные в песне дорожные условия можно назвать еще и неплохими: пыль да туман – ничто по сравнению с весенне-осенней распутицей и снежными заносами зимой. О том, как дорожники в годы Великой Отечественной войны буквально на ходу учились работать по-новому и раз за разом восстанавливали километры трасс, обеспечивая снабжение фронта и тыла – в материале портала «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого является ТАСС.

Дороги к началу войны

К началу Великой Отечественной войны автодорожное хозяйство находилось словно в тени всего остального транспортного комплекса. Лучшими инженерами традиционно славилась железные дороги, и на них же использовалась самая современная техника, сюда шли основные поставки металлов и других строительных материалов. К примеру, к 1941 году уже были построены первые отдельные участки БАМа, готовилось строительство основного пути. Тогда и военное командование, и гражданские власти исходили из того, что именно железные дороги наиболее эффективно обеспечивают массовую перевозку людей и грузов. Автотранспорту же отводилась вспомогательная роль для местных перевозок на расстояния до 100-120 км.

Конечно, на основных направлениях между крупными городами уже существовали автодороги с твердым покрытием, особенно в европейской части страны. Так, по данным Росстата, на конец 1940 года протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием в СССР составляла 143,4 тыс. км., из которых на РСФСР приходилось 67,8 тыс. км. Но быстрое наступление врага лишало страну доступных шоссейных дорог с катастрофической скоростью. Уже к концу 1941 года протяженность дорог с твердым покрытием сократилась вдвое, до 75,2 тыс. км. в целом по СССР, а в РСФСР – до 52 тыс. км. И эти немногие оставшиеся километры не были готовы к многократно возросшей нагрузке! «Печальное зрелище представляли собой многие шоссе. Выбоина на выбоине, что ни мост, то загадка, что ни река, то преграда. Многие крупные реки не имели переправ и надежных постоянных мостов», – вспоминает в мемуарах Захар Кондратьев, возглавивший в самом начале войны Главное управление автотранспортной и дорожной службы Красной Армии.

К осени 1941 года немцы продвинулись на территорию СССР на 850-1200 километров. В исключительно тяжелом положении оказались армии, защищавшие подступы к Ленинграду, Москве и Ростову-на-Дону. Нужно было доставлять из тыла людские резервы, поставлять боеприпасы и продовольствие, вывозить раненых, население, имущество – а по дорогам было буквально ни пройти, ни проехать. Отступающие соединения двигались по грунтовым дорогам, не приспособленным к массовым перевозкам. В октябре начались дожди, распутица, и машины утопали в грязи. «Какую надо было иметь силу воли и веру в победу, когда отступали по дорогам, в которых вязли ноги, ломались автомашины, утопали трактора!» – восклицал Кондратьев.

Первые успехи

Но героизм тружеников и трезвый подход руководителей позволили переломить тяжелую ситуацию. Уже 15 июля 1941 года, на двадцать третий день войны, было создано Управление автотранспортной и дорожной службы Генерального штаба Красной Армии, которое впоследствии объединило разрозненные дорожные службы военных и гражданских ведомств.

Изначально в него вошли всего 11 офицеров Генштаба. Одновременно стали формироваться новые специальные подразделения на всех фронтах. Уже к весне 1942 года были созданы автодорожные войска, которые на пике численности составляли 8% от всего состава Красной Армии. Это позволило частично компенсировать нехватку техники. Части были сформированы в основном из пожилых, ограниченно годных к строевой службе, но при этом опытных и владеющими какими-то ремеслами людей. Кроме того, повсеместно к дорожным работам привлекали местное население, которое могло помочь советской армии рядом со своим родным домом.

Смекалка и новый опыт

Смекалка и самоотверженность подчиненных не раз удивляла и самого Кондратьева. В буквальном смысле на ходу военные дорожники восстанавливали технику, учились ремонтировать и изготавливать новые детали, изобретали новые способы прокладки дорог и их сохранения.

К примеру, в мирное время вдоль края дорог сооружались водоотводные канавы, которые позволяли успешно избежать размокания грунта. Но при налетах авиации они становились ловушкой, не позволяя технике рассредоточиться. Нужны были новые решения. Для сохранения дорог уже в первые месяцы войны стали разводить потоки тяжелой гусеничной и колесной техники. При их прокладке стали тщательно учитывать крутизну склонов на случай размокания, укрепляли полотно дороги всеми доступными материалами: бревнами, жердями, камнями, шлаком, песком.

Если в мирное время с колеей на дороги боролись, то теперь она даже помогала – спасала технику от заносов. А когда колея становилась непроходимо глубокой, рядом накатывали новую. В результате на некоторых направлениях дороги достигали в ширину 800 метров. Дороги петляли, извивались вслед за войсками, подобно гигантским лабиринтам, живой карте военных действий.

Именно в борьбе с распутицей и болотами весной 1942 года в лесах Валдая родилась «продольно-лежневая колея», которая впоследствии стала основным типом покрытия фронтовых и армейских дорог для лесисто-болотистых районов. В каждую колею шириной около 60 сантиметров закладывались бревна продольно направлению движения, а промежуток между ними заполнялся уплотненным грунтом. Бревна и жерди использовали при строительстве дорог и ранее, но тогда их клали поперек движению, как раз для предотвращения появления колеи. Такая дорога, называемая «жердевка», быстро получила прозвище «трясучки», о которой нелестно вспоминали все, кому приходилось по ним ездить.

Новая колея дорога в полном смысле слова современным изобретением не была – ее каменные варианты применяли еще древние греки. Но считалось, что колея дорога ограничивает маневренность, а соединения бревен требуют много металла. Но выход нашли, научившись укладывать покрытие без единого штыря. А маневренности добились устройством колесоотбойников, разъездов и работой регулировщиков. В результате шоферы быстро привыкли ездить по узкому гладкому настилу «со скоростью ветра», вспоминал Захар Кондратьев.

Зимние дороги

Совсем другие трудности возникали на зимних дорогах. Ключевая проблема – расчистка снега. Типичный грейдер тех времен – треугольный прицепной клин из бревен. И это вся доступная техника, остальное – ручной труд! В случае снегопада все, кто мог, брались за лопаты, которых должно было быть несколько штук в каждой машине. Для массового строительства снегозащитных экранов не было ни материалов, ни времени. Снежные отвалы росли вдоль дорог, после трех-четырёхкратной расчистки они уже представляли собой глубокие, черные от копоти траншеи – и в них были вырыты укрытия на случай налетов.

Уникальным соединением всего накопленного опыта и современных подходов стали ледовые переправы. Обустройство ледников в целом традиционно для России. С понижением температуры будущее место прохождения дороги укрепляют соломой, досками, поливают водой для быстрого нарастания льда и его укрепления. По мере наступления морозов пускают сначала людей и сани, потом повозки и лошадей, а потом уже и тяжелую технику. Однако прокладка самого известного зимника – Дороги жизни, проложенной по льду Ладожского озера в блокадный Ленинград – потребовала не только беззаветного героизма и храбрости, но и особого инженерного подхода.

Полосы маршрутов по льду Дороги жизни прокладывались особым образом, с учетом ветра, толщины льда и постоянных обстрелов: шестьдесят раз за самую страшную блокадную зиму 1941-1942 гг. менялась ее трасса.

Всего за сезон было проложено 10 800 километров ледовой дороги. При этом на всем ее протяжении устанавливались вехи, дорожные знаки, указатели, световые маяки – сигналы. На самом льду дежурили ремонтники и регулировщики. Дорожники быстро поняли, что лед со временем «устает», становится более хрупким, и если маршруту дать «отдохнуть», то лед может восстановиться. Были рассчитаны оптимальные расстояния между полосами движения и дистанция между идущим по ним транспортом.

Также был установлен скоростной режим, чтобы предотвратить эффект «спутной волны». Так, двигаясь по льду и прогибая его под собой, машина образует подо льдом волну, которая должна двигаться или впереди техники, или позади. Иначе, в случае синхронизации скоростей машины и волны, возникнут резонансные колебания, которые могут привести к разрушению льда. Весь этот опыт используется и до сих пор при сооружении зимних дорог на Крайнем Севере и в Арктике.

Первое «кольцо» Москвы

Осенью 1941 года военные дорожники столкнулись фактически с той же инфраструктурной проблемой, которую на своем уровне решают сегодня их современники: все основные пути и хозяйственные связи были завязаны на Москву. С началом войны через город хлынули потоки военных и гражданских грузов, людей, а с наступлением войск противника к ним добавилась лавина беженцев и спасаемого скота. Несмотря на пропускные пункты и отдававшийся военным приоритет, на улицах возникали «пробки» из коров и техники. Срочно требовалась кольцевая дорога. Но сил, техники, средств, а главное – времени ее построить не было.

Дорожники решили строить временное полукольцо. Дорогу, по воспоминаниям Захара Кондратьева, спроектировали за ночь. А проложили ее за три дня и три ночи, не снося капитальных строений и максимально используя пустыри и имеющиеся улицы, с наведением наплавных мостов через Москву-реку. Именно по этому обводу и направили все транзитные потоки, и даже в примитивном виде он сыграл важную роль в обороне столицы.

Мосты и переправы

Огромный опыт был получен дорожниками и в ходе возведения мостов и переправ. Простейшие балочные мосты, материал для которых рубили в ближайшем лесу, со временем сменили сборно-разборные деревянно-металлические пролетные строения. К концу войны эти мосты собирали в тылу и везли к линии фронта вместе с техникой для их установки. Революционным техническим переворотом в мостостроении стало повсеместное использование дизельных копров (сваебивательных машин).

Захваченные у врага трофейные машины были опробованы и продемонстрированы армейскому руководству, которое одобрило их использование. Отечественные ученые усовершенствовали их механизм и упростили сборку, а промышленность получила заказ на массовое производство отечественных копров. Уже с января 1942 года все автодорожные и железнодорожные части стали получать установки для забивки свай. Это

кардинально ускорило строительство: теперь типовой 700-метровый мост шириной шесть метров возводился за трое-четверо суток.

Тысячи солдат и офицеров автодорожных войск за мужество и самоотверженный труд во время войны награждены орденами и медалями. За годы войны дорожные войска восстановили почти 1 млн мостов и отремонтировали 97 тыс. км дорог. Основные потери шоссейных дорог начала войны были компенсированы уже в 1943 году: протяженность дорог с твердым покрытием к концу года восстановили до 92,2 тыс. км в СССР и 63,8 тыс. км в РСФСР. В 1944 году протяженность дорог даже превысила довоенные уровни, а в 1945 значительно превзошла их: 155,3 тыс. км в СССР, из которых 71,5 тыс. км в РСФСР.
<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/podvig-doroznikov-kak-stroili-dorogi-v-velikuu-otecestvennuu-voynu>

РБК ИНДУСТРИЯ 4.0; ЛЮДМИЛА КЛЕЙМЕНОВА; 2020.11.05; ПОЧЕМУ МЫ ДО СИХ ПОР НЕ ПЕРЕСЕЛИ НА БЕСПИЛОТНЫЕ АВТОМОБИЛИ?

Илон Маск в 2014 году: «Может, через 5-6 лет мы дойдем до реальных беспилотников – когда ты берешь машину, засыпаешь в ней и ты уже на месте».

Сергей Брин в 2012 году: «Вы можете посчитать по пальцам одной руки, сколько лет пройдет до того, как обычные люди переседадут на беспилотники».

Почему этого до сих пор не произошло?

Не все беспилотники – автономные автомобили

Для начала разберемся: под беспилотностью часто понимают разное. На самом деле каждый смарткар уже сейчас имеет определенный уровень автоматизации:

0 уровень: беспилотных систем нет, но может работать система уведомлений – сигнальные табло, звуки и т.д.

1 уровень: автомобиль управляется водителем, но могут работать некоторые автоматизированные системы: круиз-контроль, автоматическая парковка и система предупреждения о сходе с полосы.

2 уровень: большую часть пути можно ехать на автопилоте, но водитель должен брать управление на себя в случаях, когда система не может справиться самостоятельно – например резко перестраивается или подрезает другая машина. Автопилот может быть в любой момент включен или выключен по желанию водителя и управляет рулением, скоростью автомобиля и торможением.

3 уровень: автомобиль может двигаться почти без контроля пилота, особенно на дорогах с «предсказуемым» движением (например на шоссе, автострате). Но водитель должен быть готов в любой момент взять управление на себя, так как в некоторых нестандартных ситуациях автомобиль может реагировать на обстановку на дороге не совсем верно и это может привести к аварии.

4 уровень: то же самое, что 3 уровень, но внимание пилота уже не требуется. 4 уровень – это практически полностью автономная машина.

5 уровень: от пассажира автомобиля не требуется ничего кроме старта автопилота и определения пункта назначения. Беспилотный автомобиль полностью самостоятельно доедет до любого нужного вам места, если это не запрещено законом.

Автомобилей пятого уровня беспилотности на дорогах пока нет.

По данным компании Gartner, в 2018 году было выпущено чуть больше 137 тыс. беспилотных автомобилей, а в 2019 – уже свыше 330 тыс. Аналитики прогнозируют, что к 2023 году количество автономных транспортных средств на дорогах достигнет 745 тыс.

Это много или мало? Для сравнения: в 2018 в мире было произведено 70 млн машин и 25 млн грузовых автомобилей. Всего в мире сейчас больше 1 млрд машин.

Компания Waymo, принадлежащая Google, уже третий год перевозит жителей американского города Чандлер на своем беспилотном такси. Это один из главных кейсов, доказывающих близость автономного вождения к нашей повседневной реальности. При

этом в сентябре банк Morgan Stanley снизил оценку стоимости компании Waymo на 40% – с \$175 млрд до \$105 млрд. По мнению аналитиков, эксперты слишком оптимистично оценивали перспективы технологий автономного вождения: оказалось, что их внедрение потребует намного больше времени. Но компания нашла новую нишу, где технология беспилотных автомобилей, возможно, приживется быстрее – грузовые перевозки.

Генеральный директор Alphabet (головная компания Waymo) Джон Крафчик считает, что беспилотная доставка имеет больше шансов стать коммерчески выгодной, чем пассажирские перевозки на беспилотниках. Waymo начинает тестировать бизнес-модели постоянной беспилотной доставки грузов.

«Массовый выход на дороги беспилотных автомобилей – это, несомненно, очень сложная задача. Я разделяю ваше чувство неуверенности, даже в своей роли. Я не знаю точно, когда беспилотники будут готовы заменить обычные легковые и грузовые машины, но я абсолютно уверен, что это произойдет». – Джон Крафчик, 2019

С декабря 2018 по март 2022 года на территории Москвы и Татарстана правительство одобрило эксперимент, в рамках которого беспилотники смогут ездить по улицам города, но только с водителем-инженером за рулем. В распоряжении «Яндекса» уже находятся 69 автомобилей, а в 2020 году их станет больше сотни. Это автомобили четвертого уровня автономности (как и автомобили Waymo).

Недостаточно данных

Задача беспилотных автомобилей – обезопасить дорожное движение. Может ли технология действительно с этим справиться и нивелировать человеческий фактор – основную причину аварий?

В обычных ДТП на дорогах всего мира гибнет 1 миллион 350 тысяч человек каждый год. 90% аварий происходит из-за человеческого фактора. (2018 год. Источник – Всемирная организация здравоохранения).

Еще один статистический факт: в Америке на каждые 100 млн миль приходится в среднем одна человеческая смерть. Именно по этому фактору оценивается безопасность вождения. И в случае с беспилотными автомобилями у нас просто недостаточно данных: например, в 2018 году машины Tesla проехали в режиме автопилота (то есть под наблюдением водителя) 1 млрд миль. А это всего лишь второй уровень беспилотности.

Говоря о беспилотном транспорте, больше всего людей беспокоят вопросы безопасности: как контролировать машину, не станет ли робот совершать ошибок и так далее.

По данным 2018-го года автомобили Waymo проехали 5 млн миль (с водителем за рулем). А по данным Uber, в их технологии вмешательство человека требовалось в среднем каждые 13 из 5,6 тыс миль.

Проблема не только в том, что технология разрабатывается долго и пока недостаточно изучена. Мешает страх людей перед новыми технологиями. Первый электрический лифт был смонтирован в одном из нью-йоркских небоскребов в 1889 году. Но автоматическим лифтам никто не доверял: присутствие лифтера, который уже даже не был нужен, чтобы открывать и закрывать двери и вручную «вести» лифт на определенный этаж, внушало доверие. Между автоматическим лифтом без лифтера и лестницей выбирали лестницу.

Но в 1945 лифтеры устроили забастовку и парализовали Нью-Йорк. Associated Press писали: «Тысячи людей были вынуждены подниматься пешком на верхние этажи небоскребов, таких как Эмпайр-стейт-билдинг по казавшимся бесконечным лестницам». Она стоила городу примерно 100 млн долларов. А причина одна – восприятие. Люди не верили технологии, которая меняла их привычки.

Проблема вагонетки и другие морально-этические вопросы – сможет ли робот их решать? Классическая дискуссия о беспилотниках – как алгоритм будет действовать в любой из вариаций проблемы вагонетки, а именно: спасет одного человека или пять?

Но этот вопрос, судя по всему, имеет мало смысла в случае с автоматом.

Беспилотники делятся данными друг с другом: они получают в миллионы раз больше опыта, чем любой человеческий водитель. Они обладают обзором 360, не устают, не пьют и не отвлекаются. Вполне возможно, их моральный компас будет намного лучше человеческого.

Беспилотные автомобили не решат проблему городов. А именно – пробок, загрязнения и выхлопных газов. Мы спрашиваем – «как улучшить автомобили», а должны – «как улучшить города». Есть такая теория: мы не должны решать проблему персонального автономного транспорта, а думать о том, как использовать технологии беспилотников, чтобы усилить систему общественного транспорта. Будущее этой технологии вполне может быть в шеринговых беспилотниках разных размеров (от 18 мест до одного) с оптимизированными под разные задачи маршрутами.

Почему мы еще не пересели на автономный транспорт, как скоро мы все станем киборгами и как компании используют пользовательские данные – на нашем YouTube-канале «Индустрия 4.0».

<https://www.rbc.ru/trends/industry/5eb581339a79473569508d85?from=center>

ТАСС; 2020.09.05; МАСКИ И ПЕРЧАТКИ МОЖНО БУДЕТ ПРИОБРЕСТИ НА ПРИГОРОДНЫХ СТАНЦИЯХ, СТАНЦИЯХ МЦК И МЦД

Средства индивидуальной защиты – маски и перчатки – можно будет приобрести на пригородных станциях, а также на МЦК и МЦД, сообщили ТАСС в пресс-службе РЖД.

«Учитывая принятые рядом субъектов Российской Федерации решения о необходимости надевать в общественных местах и в общественном транспорте средства индивидуальной защиты (маски и перчатки), в настоящее время в билетных кассах пригородных перевозчиков на больших и малых вокзалах, ТПУ и остановочных пунктах (в том числе МЦК) сети российских железных дорог организуется продажа защитных масок, одноразовых перчаток, а также гигиенических наборов, включающих в себя маску и перчатки вместе. В ближайшее время также будет организована их реализация с использованием вендинговых аппаратов», – рассказали в компании.

В РЖД напомнили, что сегодня в рамках реализации комплекса профилактических мер по предотвращению распространения коронавирусной инфекции на вокзалах и станциях России устанавливаются диспенсеры со специальными антисептическими составами для обработки рук. Они устанавливаются в наиболее доступных точках для пассажиров – рядом с входными досмотровыми группами или в залах ожидания.

«В настоящее время бесконтактными диспенсерами со специальными антисептическими средствами оснащены свыше 600 больших и малых вокзалов, включая ТПУ МЦК и МЦД, где наблюдается наибольший пассажиропоток. О необходимости соблюдать социальную дистанцию пассажиров информируют специальные указатели, памятки и напольная разметка, которая помогает отмерить безопасное расстояние. В залах ожидания размещены наклейки с рекомендациями по рассадке пассажиров», – сказали в пресс-службе РЖД.

Меры защиты на вокзалах

На вокзалах и в поездах по всей стране проводится комплексная дезинфекция с использованием специальных обеззараживающих средств, активных в отношении вирусов, а также регулярная уборка всех помещений вокзалов и станций с применением дезинфицирующих моющих средств, которые безопасны для здоровья человека и имеют широкий спектр антимикробного воздействия. Во время обработки особое внимание уделяется зонам и предметам интерьера, с которыми могут контактировать пассажиры: ручкам, перилам, поручням, подлокотникам сидений, стенам и столикам.

<https://tass.ru/ekonomika/8431761>

[Вернуться в оглавление](#)

