



Ежедневный мониторинг СМИ

28 ИЮЛЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ПЕРВЫЙ КАНАЛ; ВИТАЛИЙ КАДЧЕНКО; 2020.27.07; В КРЫМУ ГОТОВЯТСЯ ОТКРЫТЬ ЕЩЕ ОДИН УЧАСТОК ТРАССЫ «ТАВРИДА»	4
РОССИЯ 1 ВЕСТИ; 2020.27.07; СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАССЫ «ТАВРИДА»	5
ТАСС; 2020.27.07; РАБОТЫ НА ПОСЛЕДНЕМ ЭТАПЕ ТРАССЫ «ТАВРИДА» МОГУТ ЗАВЕРШИТЬ НА ГОД РАНЬШЕ	6
ПЕРВЫЙ КАНАЛ; 2020.27.07; ВЛАДИМИР ПУТИН ПРОВЕЛ ВСТРЕЧУ С ГЛАВОЙ «ОБЪЕДИНЕННОЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ КОРПОРАЦИИ»	7
НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»; АЛЕВТИНА ПЕНКАЛЬСКАЯ; 2020.27.07; ОСК: КАК ФОРМИРУЮТСЯ ОБЪЕМЫ СУДОСТРОЕНИЯ И ВЫРУЧКА КОМПАНИИ	7
ПЕРВЫЙ КАНАЛ; ВАЛЕНТИНА СОЛОВЬЕВА; 2020.26.07; С 1 АВГУСТА ТУРИСТЫ ИЗ РОССИИ МОГУТ ОТПРАВИТЬСЯ В ПУТЕШЕСТВИЕ НА САМОЛЕТАХ В ТРИ СТРАНЫ	7
НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»; ЮЛИЯ МАКАРОВА; 2020.27.07; ОБРАЗОВАНИЕ И ТЕХОСМОТР: В КАКИХ СЛУЧАЯХ ПРИВЫЧНЫЕ УСЛУГИ ПОДПАДАЮТ ПОД УГОЛОВНУЮ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ	9
НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»; АЛЕКСЕЙ КЕЛЭВРО; 2020.27.07; В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ ОТКРЫЛИСЬ АВИАПЕРЕВОЗКИ НА ОСТРОВ ОЛЬХОН	9
НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»; 2020.27.07; В ШЕРЕМЕТЬЕВЕ ОТКРЫЛИ ТЕРМИНАЛ D	9
НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»; АНТОН БОРИСОВ; 2020.26.07; ГОРОДСКИЕ ТЕХНОЛОГИИ. ЛЕКАРСТВО ОТ ПРОБОК	9
НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»; 2020.25.07; ГОРИЗОНТЫ АТОМА. ЛЕДОКОЛ «АРКТИКА»: ПРОВЕРКА НА ПРОЧНОСТЬ	9
ТАСС; 2020.28.07; В МИНТРАНСЕ ОЖИДАЮТ ВОССТАНОВЛЕНИЯ ОБЪЕМОВ ПЕРЕВОЗОК ПО СЕТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ С III КВАРТАЛА	9
ТАСС; 2020.27.07; МОРСПАС РФ ПРЕДЛОЖИЛ БЕРЕГОВОЙ ОХРАНЕ США ПРОВЕСТИ ОСЕНЬЮ УЧЕНИЯ ПО СВЯЗИ В АРКТИКЕ	10
ТАСС; 2020.27.07; «БЕЛАВИА» ВОЗОБНОВИТ ПОЛЕТЫ В РОССИЮ НЕ РАНЕЕ 7 АВГУСТА	11
ТАСС; 2020.27.07; БЕЛОРУССИЯ ГОТОВА К ВОЗОБНОВЛЕНИЮ АВИАСООБЩЕНИЯ С РОССИЕЙ	11
РИА НОВОСТИ; 2020.27.07; ЭКСПЕРТЫ СЧИТАЮТ, ЧТО ВСКОРЕ ТУНИС ОТКРОЕТСЯ ДЛЯ РОССИЯН	11
ТАСС; 2020.27.07; БИЗНЕС ПРОСИТ ГОСПОДДЕРЖКУ НА ЗАКУПКУ МАСОК ДЛЯ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК ТУРИСТОВ	11
ИНТЕРФАКС; 2020.27.07; УЧАСТНИКИ АГРОРЫНКА РФ ПОДГОТОВИЛИ МЕМОРАНДУМ ПРОТИВ «ПЕРЕГРУЗОВ» ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ ЗЕРНА И МАСЛИЧНЫХ	12
КОММЕРСАНТЪ САРАТОВ; СЕРГЕЙ ПЕТУНИН; 2020.28.07; В БАЛАКОВЕ ПРОСЧИТАЛИ ПОЛЕТЫ; САРАТОВСКОЕ ПРАВИТЕЛЬСТВО ОЦЕНИЛО ОБЪЕМ ИНВЕСТИЦИЙ ДЛЯ РЕКОНСТРУКЦИИ ЗАКРЫТОГО АЭРОПОРТА	14
ИЗВЕСТИЯ; АННА КАЛЕДИНА; 2020.28.07; ОТЛОЖНЫЕ НУЖДЫ: ЭКСПЕРТЫ ПРОГНОЗИРУЮТ СНИЖЕНИЕ РАСХОДОВ НА НАЦПРОЕКТЫ НА 10-25%; ИХ	

РЕАЛИЗАЦИЯ В 2020 ГОДУ ПРИНЕСЕТ ВВП СТРАНЫ 0,7%, ПОДСЧИТАЛИ АНАЛИТИКИ	16
ИЗВЕСТИЯ; ЭЛЬНАР БАЙНАЗАРОВ; 2020.28.07; ДОЛЯ АНАТОЛИИ: БИЛЕТЫ В ТУРЦИЮ ПОДРОЖАЛИ НА 30-42%; СПРОС ВЫРОС В ПЯТЬ РАЗ, А ПОПУЛЯРНОСТЬ РОССИЙСКИХ КУОРТОВ, НАПРОТИВ, СНИЗИЛАСЬ	18
КОММЕРСАНТЬ FM»; АННА НИКИТИНА; 2020.27.07; ЦЕНЫ НА ТУРЫ ВЫХОДЯТ ЗА РАМКИ; КАКИЕ ЗАРУБЕЖНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ПОЛЬЗУЮТСЯ БОЛЬШИМ СПРОСОМ СРЕДИ РОССИЯН	20
КОММЕРСАНТЬ; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2020.27.07; ТУРИСТЫ ВЕРНУЛИСЬ В ТУРЦИЮ; НАПРАВЛЕНИЕ СНОВА СТАЛО ЛИДЕРОМ	21
ИЗВЕСТИЯ; 2020.27.07; АГРЕГАТОРЫ ПУТЕШЕСТВИЙ ОЦЕНИЛИ СПРОС НА ТУРЦИЮ, ВЕЛИКОБРИТАНИЮ И ТАНЗАНИЮ	23
ИЗВЕСТИЯ; 2020.27.07; АССОЦИАЦИЯ ТУРОПЕРАТОРОВ РАЗЪЯСНИЛА НОВЫЕ ПРАВИЛА ВЪЕЗДА ТУРИСТОВ В ТУРЦИЮ	25
ВЕДОМОСТИ; 2020.27.07; ОСАГО ПОДЕШЕВЕЛО У ПОЛОВИНЫ СТРАХОВЩИКОВ; ЭТО СТАЛО РЕЗУЛЬТАТОМ ОБОСТРИВШЕЙСЯ КОНКУРЕНЦИИ НА СТРАХОВОМ РЫНКЕ	25
ИЗВЕСТИЯ; ОЛЬГА КОЛЕНЦОВА; 2020.28.07; ГЛУБИНЫ ПОЗНАНИЯ: В РОССИИ ПОСТРОЯТ УНИКАЛЬНЫЕ СУДА ДЛЯ НАУЧНЫХ РАБОТ; «ИЗВЕСТИЯ» ВПЕРВЫЕ ПУБЛИКУЮТ ИНФОРМАЦИЮ О ТЕХНИЧЕСКИХ ВОЗМОЖНОСТЯХ НОВЫХ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ «ПЛАВУЧИХ ЛАБОРАТОРИЙ»	26
КОММЕРСАНТЬ УФА; ВЛАДА ШИПИЛОВА; 2020.27.07; КРУШЕНИЕ ОЦЕНИЛИ В НЕБОЛЬШУЮ ВЫПЛАТУ; СЕМЬЯМ ПОГИБШИХ ПОД БЕЛОРЕЦКОМ ПОЖАРНЫХ ПРИСУДИЛИ КОМПЕНСАЦИИ НИЖЕ ОЖИДАЕМЫХ	28
ЭКСПЕРТ; АННА ГОРОХОВА; 2020.27.07; ЛЕДОКОЛЬЩИКИ ПРЯМО НЕ ХОДЯТ; ИНТЕРВЬЮ С КАПИТАНОМ АТОМНОГО ЛЕДОКОЛА	30
ТАСС; 2020.27.07; РЖД НЕ ПЛАНИРУЮТ СТРОИТЬ НОВЫЕ Ж/Д ЛИНИИ И ВЫРУБАТЬ ЛЕСА ВДОЛЬ БЕРЕГОВОЙ ЛИНИИ БАЙКАЛА	37
КОММЕРСАНТЬ; 2020.27.07; АВАРИЙНОСТЬ В РОССИИ СОКРАЩАЕТСЯ	38
ТАСС; 2020.27.07; БУРЯТИЯ ПОЛУЧИТ ДОПОЛНИТЕЛЬНО БОЛЕЕ 312 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ	42
ТАСС; 2020.27.07; ТРОЛЛЕЙБУСНОЕ ДВИЖЕНИЕ ОТКРЫЛИ НА БОЛЬШОМ КАЗАНСКОМ КОЛЬЦЕ, СТРОЯЩЕМСЯ ПО НАЦПРОЕКТУ	42
ТАСС; 2020.27.07; В КЧР ОТКРОЕТСЯ ПЕРВЫЙ ЦЕНТР ПРОФИЛАКТИКИ ДЕТСКОГО ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМА	42
ТАСС; 2020.27.07; В МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ СДЕЛАНО 67% ОБЩЕГО ОБЪЕМА РАБОТ ПО РЕМОНТУ ДОРОГ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА	43
РИА НОВОСТИ; 2020.27.07; ЧИНОВНИК РОСГРАНСТРОЯ НАКАЗАН ЗА НАРУШЕНИЯ КОНКУРСА НА РЕМОНТ КПП	43
ИНТЕРФАКС; 2020.27.07; ТРИ НОВЫХ ПУНКТА ПРОПУСКА БУДУТ ДОСТУПНЫ ДЛЯ ВЪЕЗДА В РОССИЮ ПО ЭЛЕКТРОННОЙ ВИЗЕ	44
ЭКСПЕРТ; ГРАММАТЧИКОВ АЛЕКСЕЙ; 2020.27.07; ИНДИВИДУАЛЬНАЯ МОБИЛИЗАЦИЯ	45
ГОВОРИТ МОСКВА; 2020.27.07; В ГОСДУМЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ЗАФИКСИРОВАТЬ ПРАВИЛА УПРАВЛЕНИЯ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОМ	49
ГОВОРИТ МОСКВА; 2020.27.07; В ГОСДУМЕ ПРИЗВАЛИ ОТМЕНИТЬ ОБЯЗАТЕЛЬНЫЙ ТЕХОСМОТР АВТОТРАНСПОРТА	49
РИА НОВОСТИ; 2020.27.07; ЭКСПЕРТ ОЦЕНИЛ УЖЕСТОЧЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НЕЛЕГАЛЬНЫЙ ТЕХОСМОТР	49
РИА НОВОСТИ; 2020.27.07; ЭКСПЕРТЫ ОЦЕНИЛИ УЖЕСТОЧЕНИЕ НАКАЗАНИЯ ЗА НЕЛЕГАЛЬНЫЙ ТЕХОСМОТР	50

РИА НОВОСТИ; 2020.27.07; АВТОЭКСПЕРТЫ ОЦЕНИЛИ УЖЕСТОЧЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НЕЛЕГАЛЬНЫЙ ТЕХОСМОТР	51
РИА НОВОСТИ; 2020.27.07; РСА ПРИЗВАЛ ВОДИТЕЛЕЙ ПРОВЕРЯТЬ АККРЕДИТАЦИЮ ОПЕРАТОРОВ ПЕРЕД ТЕХОСМОТРОМ	51
ИНТЕРФАКС; 2020.27.07; НА ПОСТРОЙКУ ТРАССЫ МОСКВА-КАЗАНЬ ОБЪЯВЛЕНЫ ТЕНДЕРЫ НА 500 МЛРД РУБЛЕЙ	52
ГОВОРИТ МОСКВА; 2020.27.07; «АВТОДОР» ПОВЫСИЛ ЦЕНЫ НА ПРОЕЗД ПО ПЛАТНЫМ ДОРОГАМ РОССИИ.....	53
ИНТЕРФАКС; 2020.27.07; АВТОДОР ОБЪЯВИЛ КОНКУРСЫ НА 144 МЛРД РУБ., ВКЛЮЧАЯ ДОЛГОСРОЧНОЕ ИНВЕСТСОГЛАШЕНИЕ НА ТРАНСПОРТНЫЙ ОБХОД КРАСНОДАРА ЗА 41,6 МЛРД РУБ.	53
ТАСС; 2020.27.07; АЛТАЙСКИЙ КРАЙ ПЕРЕДАЛ ОКОЛО 400 КМ ДОРОГИ ДО КАЗАХСТАНА В ФЕДЕРАЛЬНУЮ СОБСТВЕННОСТЬ	53
ТАСС; 2020.27.07; ВЛАСТИ ПРИАНГАРЬЯ РАСТОРГНУТ КОНТРАКТ С ПОДРЯДЧИКОМ НА КАПРЕМОНТ ДОРОГИ НА ОЛЬХОНЕ	54
ТАСС; 2020.27.07; В ОМСКОЙ ОБЛАСТИ ЧИСЛО АЗС ДЛЯ ЗАПРАВКИ ЭКОЛОГИЧНЫМ МЕТАНОМ УВЕЛИЧИТСЯ ДО ПЯТИ.....	55
ТАСС; 2020.27.07; ПСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ НЕ ПЛАНИРУЕТ УВЕЛИЧИВАТЬ ЧИСЛО ГАЗОВЫХ ЗАПРАВОК ИЗ-ЗА НЕВЫСОКОГО СПРОСА.....	56
ТАСС; 2020.27.07; В САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ ЧИСЛО ГАЗОВЫХ ЗАПРАВОК УВЕЛИЧАТ ПОЧТИ В ДВА РАЗА ЗА СЧЕТ СУБСИДИЙ	56
ТАСС; 2020.27.07; ПОЕЗДА «ЛАСТОЧКА» НАЧНУТ КУРСИРОВАТЬ МЕЖДУ АДЛЕРОМ И АНАПОЙ В АВГУСТЕ.....	57
ИНТЕРФАКС; 2020.27.07; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ В РФ В МАЕ ОСТАЛИСЬ ПРИБЫЛЬНЫМИ, НЕСМОТРЯ НА ИХ ПАДЕНИЕ.....	58
РИА НОВОСТИ; 2020.27.07; ГЛАВА ОСК ПРЕДЛОЖИЛ СОЗДАТЬ КОНТЕЙНЕРОВОЗ ДЛЯ РАБОТЫ НА КАСПИИ	58
РИА НОВОСТИ; 2020.27.07; ОСК В 2020 ГОДУ СДАСТ 22 ГРАЖДАНСКИХ СУДНА	58
ПРАЙМ; 2020.27.07; ДО ПОЛНОГО ВОССТАНОВЛЕНИЯ ОТРАСЛИ АВИАПЕРЕВОЗОК ЕЩЕ ОЧЕНЬ ДАЛЕКО	59
РИА НОВОСТИ; 2020.27.07; ОКОЛО 70 РОССИЯН ВЕРНУЛИСЬ ИЗ ЕРЕВАНА НА РОДИНУ	59
ГОВОРИТ МОСКВА; 2020.27.07; ПАССАЖИРОПОТОК МОСКОВСКИХ АЭРОПОРТОВ В ИЮНЕ ВЫРОС В 3,6 РАЗА	60
ТАСС; 2020.26.07; РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОПОРТА В СЕЛЕ СОБОЛЕВО НА КАМЧАТКЕ НАЧНУТ В 2021 ГОДУ	60

ПУБЛИКАЦИИ

ПЕРВЫЙ КАНАЛ; ВИТАЛИЙ КАДЧЕНКО; 2020.27.07; В КРЫМУ ГОТОВЯТСЯ ОТКРЫТЬ ЕЩЕ ОДИН УЧАСТОК ТРАССЫ «ТАВРИДА»

В Крыму готовятся к скорому запуску движения по новому участку трассы «Таврида». Плюс 60 километров – дорога до Севастополя. Работы уже завершены на 95%, фактически сейчас находятся на финишной прямой. Общая протяженность «Тавриды», таким образом, составит 250 километров. Дальше будет еще, и, как выяснилось, со значительным опережением графика.

Две с половиной тысячи километров в пути, через полстраны к Черному морю. После открытия движения по Крымскому мосту семья Гардт из Челябинска приезжает на полуостров каждое лето. По новой трассе «Таврида» добираться на курорт стало комфортнее и быстрее.

«Часа на три точно сократилось, потому что в прошлом году были сильные пробки, мы объезжали по северной части Крыма, по «Тавриде» даже не поехали. В этом году через Симферополь пересекли очень быстро», – рассказывает Андрей Гардт.

По две полосы в каждую сторону, термопластиковая разметка хорошо видна. Главное, переживать за автомобиль и сохранность вещей больше не нужно.

«С прицепом нам очень важно, чтобы покрытие было ровное, чтобы внутри прицепа, домика, ничего не падало, не передвигалось, не рушилось. Здесь все нормально, все в порядке», – сказала Екатерина Гардт.

«Тавриду» открывают по мере готовности. К началу высокого курортного сезона по четырем полосам уже можно проехать от Керчи до Симферополя. Участок – 190 километров. Еще почти 60 километров, до Севастополя. Строительство на финальной стадии. Общая протяженность «Тавриды» составит 250 километров.

Самый протяженный путепровод «Тавриды» – почти 400 метров. А прямо под нами железная дорога. Эта крупная транспортная развязка позволит разгрузить транспортные потоки – тех, кто направляется в Севастополь или в горный Крым с выездом на южное побережье.

На седьмом этапе трассы, под Севастополем, устанавливают барьерное ограждение, ливневки, проводят освещение и облагораживают склоны. Асфальтобетонное покрытие уже готово. Для того чтобы здесь проложить дорогу, строителям пришлось в прямом смысле сворачивать горы.

«Здесь была скала порядка 36 метров высотой. Разрабатывалось, разрывалось. Склон закреплялся буронабивными сваями, монолитом и анкерами», – рассказал заместитель начальника строительного управления АО «ВАД» по Севастополю Александр Куменов.

Работы на сложном горном участке «Тавриды» сегодня проинспектировал **заместитель председателя правительства Марат Хуснуллин.**

«Строители сделали большую, хорошую работу. Трасса имеет огромное значение. Почти 250 километров. Новая скоростная трасса, практически через весь Крым. Хотя срок окончания – конец этого года, примем все меры, чтобы максимально быстро запустить эту дорогу в эксплуатацию», – заявил **Марат Хуснуллин.**

Вице-премьер попросил ускорить темпы строительство восьмого участка федеральной трассы. Работы на нем завершат на год раньше, в 2022-м.

«Сейчас все это замыкается на старую тяжелую развязку на Ялте, где бесконечные пробки на съезд в Севастополь. Конечно, когда это будет все выполнено, это будет совершенно другое качество движения», – сказал врио губернатора Севастополя Михаил Развожаев.

Логистика стала удобной. Сроки доставки товаров в Крым сократились в разы. Паромы зависели от погоды и штормов. Стоимость перевозки одной фуры по морю достигала 40 тысяч рублей. Проезд по мосту над Керченским проливом бесплатный. Запущено железнодорожное сообщение – на полуостров пошли пассажирские и грузовые составы.

«За первые полтора года эксплуатации автодорожная часть Крымского моста уже практически окупилась. А также пошли пассажирские поезда активно по железнодорожной части моста. Я думаю, что экономика будет показывать дальнейший рост», – сказал **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**.

Только в июле полуостров посетило свыше миллиона туристов. И большинство приехали на машинах. Движение по всей «Тавриде» от Керчи до Севастополя откроется уже в сентябре.

https://www.1tv.ru/news/2020-07-27/390184-v_krymu_gotovyatsya_otkryt_esche_odin_uchastok_trassy_tavrida

РОССИЯ 1 ВЕСТИ; 2020.27.07; СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАССЫ «ТАВРИДА»

В: Трасса «Таврида» готова на 95%, об этом сегодня заявил **вице-премьер Марат Хуснуллин**, который побывал на месте строительства. Участок дороги от Керчи до Севастополя планируется открыть уже до конца года. Общая протяженность трассы примерно 250 километров. Пропускная способность до сорока тысяч автомобилей в сутки. В ближайшее время начнутся работы по ремонту мостовых переходов. Репортаж Яны Щербатой.

КОР: «Таврида» готова на 92%. Сейчас большая часть работ идет уже не на основной трассе, а на многочисленных развязках. Их сейчас на протяжении 250 километров «Тавриды» 18, а еще 30 надземных пешеходных перехода и 123 искусственных сооружения.

Большая часть федеральной трассы открыта для автомобилистов. От Керчи до Симферополя машины уже едут по четырехполосной дороге, комфортной, а главное безопасной. Почти готова «Таврида» и на Севастопольском участке.

УЧАСТНИК СЮЖЕТА: Здесь очень трудозатратные работы по разработке выемок. Здесь выемка была высотой 36 метров. Пробивали мы ее почти год.

КОР: Открыть все 250 километров трассы дорожники планируют в сентябре и уже скоро приступят к строительству восьмого этапа магистрали в Севастополе. Он пройдет от так называемой президентской дороги до Инкермана. Именно здесь сейчас скапливаются самые большие пробки на въезде в город.

МАРАТ ХУСНУЛЛИН (ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ): Эта трасса имеет центральное основное развитие для вообще развития всего Крымского полуострова и для экономики, и для туризма, да и вообще просто для комфортной жизни.

КОР: Эта трасса долгожданная для всего Крыма. Проходя мимо больших городов, она соединяет Севастополь и Крымский мост, через который на полуостров каждый день проезжают десятки, а то и сотни тысяч туристов, и тонны грузов.

ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ (МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ): Постепенно будет выводиться груз с Керченской паромной переправы, которая сегодня остается, ну, в качестве такого, возможно, туристического маршрута для тех, кто хочет воспользоваться этим видом сообщения.

КОР: После завершения строительства «Тавриды» дорога от Керчи до Севастополя будет занимать рекордные для полуострова три с половиной часа. Раньше это же расстояние машины проезжали в два раза больше. Когда трасса откроется, скоростной режим может увеличиться.

Яна Щербатч, Андрей Терентьев и Никита Кальченко, «Вести», Крым.

<https://www.vesti.ru/video/2208917>

ТАСС; 2020.27.07; РАБОТЫ НА ПОСЛЕДНЕМ ЭТАПЕ ТРАССЫ «ТАВРИДА» МОГУТ ЗАВЕРШИТЬ НА ГОД РАНЬШЕ

Работы на восьмом, последнем, участке трассы «Таврида», проходящем по территории Севастополя, могут завершить в 2022-м, а не в 2023 году, как планируется сейчас, сообщили ТАСС в понедельник в аппарате вице-преьера РФ Марата Хуснуллина, находящегося с рабочей поездкой на Крымском полуострове, со ссылкой на врио губернатора Севастополя Михаила Развожаева.

«С компанией «ВАД» подписан контракт на первую очередь восьмого участка. В ближайшее время начнутся работы на трех мостовых переходах, которые находятся в неудовлетворительном состоянии, чтобы обеспечить безопасность. Марат Шакирзянович [Хуснуллин] ставит задачу, чтобы работы были завершены не в 2023 году, а в 2022 году», – приводятся слова Развожаева.

Отмечается, что в понедельник Хуснуллин и министр транспорта РФ Евгений Дитрих также ознакомились со строительством предпоследнего, седьмого участка трассы «Таврида» в Севастополе.

«Готовность седьмого участка трассы – 95%. Основные строительные работы сделаны. Сейчас ведутся работы, связанные с эксплуатационными расходами: освещение, благоустройство, нанесение разметки. Я считаю, что строители сделали большую хорошую работу», – цитируют в аппарате Хуснуллина.

Также в понедельник в городе пройдет совещание по развитию дорожной инфраструктуры Крыма и Севастополя. «У нас есть прямое поручение президента посмотреть дополнительные объемы строительства дорог. Сегодня рассмотрим вопрос дополнительных объемов дорожного строительства в Республике Крым и Севастополе. Наша задача, чтобы транспортные магистрали Крыма были удобными, комфортными, максимально обеспечивали экономический рост», – приводятся слова Хуснуллина.

О трассе «Таврида»

Трасса «Таврида» – автодорога первой технической категории протяженностью 250,7 км, которая станет основой новой дорожной системы полуострова. Строительство четырехполосной дороги от Керчи до Севастополя началось в 2017 году, шесть участков проходят по территории Республики Крым, два – в административных границах Севастополя. Общая готовность трассы составляет около 90%. Подрядчиком всех восьми этапов является АО «ВАД».

Строительство седьмого участка «Тавриды» началось в 2017 году. Планировалось, что это будет последний участок магистрали и одновременно подъезд к Севастополю. Однако при расширении федеральной целевой программы по развитию Крыма и Севастополя в этом году было решено продлить дорогу и построить еще один севастопольский участок трассы.

В конце июня правительство Севастополя и руководство АО «ВАД» заключили контракт на 8,9 млрд рублей на строительство скоростной федеральной трассы «Таврида», который предполагает окончание работ по первой очереди дороги к 1 декабря 2021 года. В рамках первой очереди предусмотрена реконструкция автомобильной дороги Севастополь – Инкерман, реконструкция транспортной развязки и путепроводов. На второй очереди предусмотрено строительство двухуровневой транспортной развязки на свалку ТБО с путепроводом тоннельного типа и строительство транспортной развязки «Ялтинское кольцо». Ввод в эксплуатацию восьмого этапа трассы «Таврида» запланирован в 2023 году.

<https://tass.ru/ekonomika/9058587>

На ту же тему:

<https://realty.ria.ru/20200727/1574969486.html>

https://crimea.ria.ru/dorogy_tavrida/20200727/1118550728.html

<https://realty.interfax.ru/ru/news/articles/119557>

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/raboty-na-poslednem-etape-trassy-tavrida-mogut-zaversit-v-2022-m-a-ne-v-2023-godu>

<https://rg.ru/2020/07/27/reg-ufo/marat-husnullin-gotovnost-7-go-uchastka-trassy-tavrida-95-procentov.html>

<https://crimea.mk.ru/social/2020/07/27/trassu-tavrida-obeshhayut-sdat-v-ekspluatatsiyu-ranshe-sroka.html>

<https://www.sevastopol.kp.ru/online/news/3956704/>

<https://regnum.ru/news/3020543.html>

<http://www.c-inform.info/news/id/87557>

<http://www.c-inform.info/news/id/87559>

ПЕРВЫЙ КАНАЛ; 2020.27.07; ВЛАДИМИР ПУТИН ПРОВЕЛ ВСТРЕЧУ С ГЛАВОЙ «ОБЪЕДИНЕННОЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ КОРПОРАЦИИ»

Обсудили, как модернизировать российский флот, какие проекты уже реализованы, а над какими работа еще ведется. Алексей Рахманов представил президенту подробный доклад. Только в этом году компания планирует передать Военно-морскому флоту 14 боевых кораблей, в том числе подводные лодки. Символично, что встречу провели сразу после Дня ВМФ.

Говорили также о гражданском судостроении.

По гражданской технике здесь тоже есть чем похвастаться. После того, как мы получили Ваше поручение увеличивать долю гражданской продукции, каждый год в среднем росли на 30 процентов по производству гражданской техники. Объем производства в 2019 году уже достиг 58 миллиардов рублей. В 2020 году мы рассчитываем, что выручка достигнет 92 миллиардов рублей.

<https://www.1tv.ru/news/2020-07-27/390194->

[vladimir-putin-provel-vstrechu-s-glavoy-ob-edinennoy-sudostroitelnoy-korporatsii](https://www.1tv.ru/news/2020-07-27/390194-vladimir-putin-provel-vstrechu-s-glavoy-ob-edinennoy-sudostroitelnoy-korporatsii)

НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»; АЛЕВТИНА ПЕНКАЛЬСКАЯ; 2020.27.07; ОСК: КАК ФОРМИРУЮТСЯ ОБЪЕМЫ СУДОСТРОЕНИЯ И ВЫРУЧКА КОМПАНИИ

Увеличение доли гражданских заказов – одна из главных задач Объединенной судостроительной корпорации на ближайшие годы. До 2030 года ОСК планирует построить почти 500 таких судов. Об этом на встрече с **Владимиром Путиным** рассказал глава корпорации Алексей Рахманов. Сейчас в портфеле ОСК доля гражданских заказов менее 20 процентов, но доля с каждым годом растет.

<https://www.vesti.ru/video/2208946>

ПЕРВЫЙ КАНАЛ; ВАЛЕНТИНА СОЛОВЬЕВА; 2020.26.07; С 1 АВГУСТА ТУРИСТЫ ИЗ РОССИИ МОГУТ ОТПРАВИТЬСЯ В ПУТЕШЕСТВИЕ НА САМОЛЕТАХ В ТРИ СТРАНЫ

Россия с 1 августа возобновляет международное авиасообщение. В первые дни самолеты полетят из Москвы, Санкт-Петербурга и Ростова-на-Дону всего в три страны – Великобританию, Турцию и Танзанию. Что касается Турции, с 1 августа можно будет выполнять рейсы в Анкару и Стамбул, а уже с 10-го числа на курорты – Анталию, Бодрум и Даламан. Также идут переговоры о взаимном возобновлении полетов с 30 странами.

Еще новость: туристы, которые из-за пандемии не смогли отправиться в путешествие, смогут вернуть деньги за путевку или перенести поездку. Срок – до конца следующего года. Речь о турах как по России, так и за рубеж, оплаченных хотя бы частично до конца марта.

Прежде чем решить, куда отправиться в отпуск, стоит присмотреться к тому, что предлагают наши курорты. Тем более за путевки по России скоро начнут возвращать часть денег. Программу запустят в августе. Тур нужно будет купить через сайт

Ростуризма, продолжительность – не менее пяти дней, все должно быть оплачено с карты «Мир».

Тысячи россиян этим летом почувствовали себя, как Робинзон – первооткрывателями. Знакомство с Сахалинской областью туристы из Москвы, Санкт-Петербурга, Ставрополя и даже Крыма начинают с рыбалки. В первый же день – большой улов камбалы и эмоций. В обязательной программе на островах посетить старый японский маяк. Увидеть одно из немногих в мире лежбищ сивучей. Прогуляться по черным от вулканического песка курильским пляжам под белыми скалами.

Дальний Восток и Сибирь, которые казались таким недосягаемыми – стали открытием для многих россиян из центральной части страны. Впервые запущены чартеры из Москвы и Санкт-Петербурга в Хакасию – торжественно, водяной аркой встретили первый самолет с пакетными туристами в аэропорту Абакана. И впервые появились чартеры на Алтай. Куда предлагают удобные туры «Все включено».

Москвичка Татьяна Сушкова вместе с подругами планировала заграничный отпуск, в багаже путешественниц уже 16 стран. И если бы не пандемия, признаются девушки, они, возможно, так бы и не увидели Байкал, на который тоже стало проще добраться.

«Если бы была возможность более дешево это делать – я думаю, многие люди бы хотели посмотреть Россию, очень красивые места», – говорит девушка.

Такая возможность теперь есть. По решению правительства в России вводят кэшбэк на отпуск. 15 миллиардов рублей выделяют на поддержку внутреннего туризма.

«Эти деньги пойдут на частичную компенсацию расходов людям, которые до конца этого года решат отдохнуть именно в российских регионах. Их список уже составлен Ростуризмом. Сумма возврата средств туристам составит от пяти до 15 тысяч рублей в зависимости от тура», – сообщил **глава правительства Михаил Мишустин**.

В этом списке больше половины регионов страны. Камчатка, Хабаровский край, Карелия, Татарстан – 44 области, за посещение которых можно будет вернуть часть денег. Но нужно дождаться старта программы. Точные даты скоро объявит Ростуризм. Уже известно, что это будет не раньше августа. Еще 11 регионов, в том числе Краснодарский край, Крым, Калининград, подключатся к программе в октябре. Обязательное условие – купить путевку через сайт Ростуризма. Длительность поездки минимум пять дней. Оплата картой «Мир». На которую в течение пяти суток кэшбэк начислят автоматически.

«Если путевка стоит от 25 тысяч рублей до 50 тысяч – вернется пять, если больше 50 – компенсируют 10, а если больше 75, то возврат составит 15 тысяч рублей», – пояснила глава Ростуризма Зарина Догузова.

Как рассказали госчиновники, многие из них тоже отпуск проведут в родной стране, несмотря на то, что в августе частично откроются границы.

«Этим летом, очевидно, до Перми задача доехать, до дома», – планирует министр экономического развития РФ Максим Решетников.

«Это будет Центральный регион, поскольку я не планирую никуда ехать», – говорит заместитель **председателя правительства РФ Татьяна Голикова**.

«Я все-таки хотел бы взять несколько дней отпуска, но вероятно, все-таки это будет или Московский регион, или, посмотрим, может быть, Ставропольский край», – сообщает министр здравоохранения РФ Михаил Мурашко.

«Конечно, в Крыму. Где еще я могу свой отпуск провести, кроме как в Крыму», – делится **заместитель председателя правительства РФ Марат Хуснуллин**.

Тем временем в Крыму, где становится все сложнее найти место в отеле, предлагают новые варианты размещения – например, провести неделю на яхте, изучить полуостров с моря.

А в Калининграде, где поток туристов сопоставим с летом, когда проходил Чемпионат мира по футболу FIFA 2018 в России™, развивают глэмпинг. Гламурный кемпинг или, как шутят туристы, палатка лордов. С убранством на уровне четырехзвездочного отеля.

На всех без исключения курортах страны в этом году, уверены эксперты, переосмыслят подход к уровню услуг. И тогда небывалый спрос, как этим летом, будет держаться ежегодно.

<https://www.1tv.ru/news/2020-07-26/390144->

[s 1 avgusta turisty iz rossii mogut otpravitsya v puteshestvie na samoletah v tri strany](https://www.1tv.ru/news/2020-07-26/390144-s-1-avgusta-turisty-iz-rossii-mogut-otpravitsya-v-puteshestvie-na-samoletah-v-tri-strany)

НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»; ЮЛИЯ МАКАРОВА; 2020.27.07; ОБРАЗОВАНИЕ И ТЕХОСМОТР: В КАКИХ СЛУЧАЯХ ПРИВЫЧНЫЕ УСЛУГИ ПОДПАДАЮТ ПОД УГОЛОВНУЮ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

Нет аккредитации – не может быть и бизнеса. Ведение предпринимательской деятельности без получения этого документа в национальной системе считается незаконным и становится уголовным преступлением. Кого коснутся новые меры?

<https://www.vesti.ru/video/2208984>

НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»; АЛЕКСЕЙ КЕЛЭВРО; 2020.27.07; В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ ОТКРЫЛИСЬ АВИАПЕРЕВОЗКИ НА ОСТРОВ ОЛЬХОН

Долететь до байкальского острова Ольхон из Иркутска можно всего за 50 минут. Регулярные рейсы на популярный курорт выполняют самолеты малой авиации. Правда, пока всего два раза в неделю.

<https://www.vesti.ru/video/2208881>

НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»; 2020.27.07; В ШЕРЕМЕТЬЕВЕ ОТКРЫЛИ ТЕРМИНАЛ D

Международный терминал D аэропорта «Шереметьево» возобновил работу. Его закрывали из-за коронавируса. С 1-го августа ряд авиакомпаний начинают полёты за рубеж. Разрешены рейсы в Великобританию, Турцию и Танзанию.

<https://www.vesti.ru/video/2208839>

НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»; АНТОН БОРИСОВ; 2020.26.07; ГОРОДСКИЕ ТЕХНОЛОГИИ. ЛЕКАРСТВО ОТ ПРОБОК

Сразу два новых автодорожных кольца появятся в московской агломерации в ближайшие годы. Хордовое – внутри города и ЦКАД – на некотором отдалении от него. О реализации двух мегапроектов в дорожном строительстве – специальный репортаж Антона Борисова.

<https://www.vesti.ru/video/2208820>

НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»; 2020.25.07; ГОРИЗОНТЫ АТОМА. ЛЕДОКОЛ «АРКТИКА»: ПРОВЕРКА НА ПРОЧНОСТЬ

На новейшем атомном ледоколе «Арктика» идут ходовые испытания в Финском заливе. Экипаж и специалисты проверяли работу ядерного реактора, механизмов и оборудования судна. Зачем на ледоколе водолазы? И как ночью посадить вертолет на идущее полным ходом судно? Подробности жизни на борту и уникальные кадры ходовых испытаний – в репортаже Антона Подковенко.

<https://www.vesti.ru/video/2208736>

ТАСС; 2020.28.07; В МИНТРАНСЕ ОЖИДАЮТ ВОССТАНОВЛЕНИЯ ОБЪЕМОВ ПЕРЕВОЗОК ПО СЕТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ С III КВАРТАЛА

Минтранс РФ ожидает, что постепенное восстановление объемов грузовых и пассажирских железнодорожных перевозок начнется в III квартале 2020 года. Об этом говорится в пресс-релизе министерства.

«Согласно прогнозам, постепенное восстановление объемов перевозок грузов и пассажиров на железных дорогах ожидается уже с III квартала текущего года», – сообщил **Минтранс**.

РЖД на фоне пандемии были вынуждены отменить международные поезда. Спрос на поездки внутри России значительно снизился с введением ограничений. С постепенным снятием ограничений РЖД восстанавливают отмененные поезда, на данный момент курсирует около 70% поездов дальнего следования относительно прошлого года. Перевозки пассажиров на сети РЖД в июне 2020 года упали на 46,7% по сравнению с аналогичным периодом 2019 года и составили 56,9 млн человек, ранее сообщала компания. РЖД ожидают, что падение объемов пассажирских перевозок поездами дальнего следования составит не более 30% по итогам 2020 года, сообщал журналистам замгендиректора холдинга Дмитрий Пегов.

Погрузка за январь – июнь 2020 года, по оперативным данным, составила 605,1 млн тонн, что на 4,5% меньше, чем годом ранее. Как поясняли РЖД со ссылкой на замгендиректора холдинга Алексея Шило, погрузка в 2020 году наглядно отражает складывающуюся ситуацию на товарных рынках и подтверждает выводы экспертов относительно отраслей, наиболее пострадавших в результате распространения новой коронавирусной инфекции. Шило в разговоре с журналистами говорил, что РЖД при этом сохраняют годовой прогноз снижения погрузки на уровне 5% и считают, что этот показатель достижим.

<https://tass.ru/ekonomika/9065045>

ТАСС; 2020.27.07; МОРСПАС РФ ПРЕДЛОЖИЛ БЕРЕГОВОЙ ОХРАНЕ США ПРОВЕСТИ ОСЕНЬЮ УЧЕНИЯ ПО СВЯЗИ В АРКТИКЕ

Морская спасательная служба (МСС) России предлагает Береговой охране США провести в октябре учения по связи в Арктике. Об этом сообщила в понедельник **советник руководителя Морспаса Наталья Кутаева**.

«В соответствии с рабочим планом МСС собирается организовать и провести учения по связи этой осенью. Мы проинформируем Береговую охрану США о конкретной дате. В предварительном порядке мы планируем провести эти учения в октябре», – сказала она, выступая на интернет-семинаре, который был проведен вашингтонским научно-исследовательским Центром имени Вудро Вильсона и посвящен взаимодействию в районе Берингова пролива.

«И, конечно, нашей общей целью должны быть крупномасштабные учения по ликвидации последствий разлива нефти», – отметила Кутаева. Она напомнила, что предыдущие подобные учения состоялись в 1998 году. МСС входит в состав **Федерального агентства морского и речного транспорта Министерства транспорта РФ**.

И Кутаева, и представитель Береговой охраны США Марк Эверетт, тоже принимавший участие в конференции, дали высокую оценку российско-американскому совместному плану чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением в Беринговом и Чукотском морях. Эверетт уточнил, что российские и американские специалисты, занимающиеся данной и смежной проблематикой, планировали провести встречу в мае. Эти замыслы из-за пандемии «были отложены, но не отменены», заявил он. «Мы надеемся, – подчеркнул Эверетт, – встретиться или позднее в текущем году, или весной, чтобы обновить усилия, продолжать оценивать сценарий [потенциальной] утечки нефти в Беринговом проливе с дополнительными командно-штабными учениями, а также с концентрацией большего внимания на информации в режиме реального времени о ликвидации последствий».

Кутаева и Эверетт возглавляют российско-американскую совместную группу, занимающуюся планированием на случай чрезвычайных действий в условиях возможного загрязнения в Беринговом и Чукотском морях. По словам американского эксперта, учения в рамках группы проходят как минимум раз в пять лет. Последние подобные учения

состоялись в ноябре 2018 года на Сахалине, напомнил Эверетт. Кроме того, группа регулярно готовит совместный рабочий план на каждые два года.

<https://tass.ru/obschestvo/9063089>

ТАСС; 2020.27.07; «БЕЛАВИА» ВОЗОБНОВИТ ПОЛЕТЫ В РОССИЮ НЕ РАНЕЕ 7 АВГУСТА

Белорусская компания «Белавиа» объявила о продлении приостановки полетов в Россию до 7 августа. Об этом сообщает компания в понедельник в своем блоге в Instagram.

«Приостановка выполнения рейсов во все пункты России по 7 августа, в Краснодар и Сочи – по 15 августа», – сообщила авиакомпания.

<https://tass.ru/ekonomika/9061147>

ТАСС; 2020.27.07; БЕЛОРУССИЯ ГОТОВА К ВОЗОБНОВЛЕНИЮ АВИАСООБЩЕНИЯ С РОССИЕЙ

Министерство транспорта и коммуникаций Белоруссии готово к возобновлению авиасообщения с Россией и ждет соответствующего решения российской стороны. Об этом сообщили в понедельник ТАСС в пресс-службе Минтранса.

«Департаментом по авиации Министерства транспорта и коммуникаций были проведены консультации с Росавиацией, также было направлено письмо в Росавиацию с предложением о взаимном возобновлении авиасообщения. На данный момент российская сторона пока не ответила, – отметили в пресс-службе. – Но мы со своей стороны готовы к открытию авиасообщения между нашими странами».

<https://tass.ru/ekonomika/9058525>

РИА НОВОСТИ; 2020.27.07; ЭКСПЕРТЫ СЧИТАЮТ, ЧТО ВСКОРЕ ТУНИС ОТКРОЕТСЯ ДЛЯ РОССИЯН

В Российском союзе туриндустрии предполагают, что вслед за Турцией, Великобританией и Танзанией для российских путешественников откроется Тунис, сообщает Tourdom.

Представители розничных туристических компаний высказывают свое мнение, что для поддержки выездного туризма было бы хорошо открыть эту страну. Сейчас для Туниса российские туристы по-прежнему остаются в «красной» зоне, то есть лишены права въезда. Однако ситуация быстро меняется. Списки государств, для которых открываются границы, постоянно обновляются.

«Тунис – очень востребованное направление с отличным соотношением цены и качества, инфраструктурой отдыха и реабилитации», – отметил вице-президент РСТ Юрий Барзыкин.

Также в списке желанных для россиян направлений российские путешественники называют ОАЭ, Грецию, Кипр, Таиланд, Доминикану.

<https://ria.ru/20200727/1574989412.html>

ТАСС; 2020.27.07; БИЗНЕС ПРОСИТ ГОСПОДДЕРЖКУ НА ЗАКУПКУ МАСОК ДЛЯ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК ТУРИСТОВ

Представители туриндустрии просят правительство РФ предоставить субсидии на приобретение средств индивидуальной защиты туристическим компаниям, занимающимся городскими и пригородными автобусными перевозками путешественников. Об этом сообщил ТАСС вице-президент Общенационального союза индустрии гостеприимства (ОСИГ) Алексей Волков.

Письмо с соответствующей просьбой направлено премьер-министру РФ Михаилу Мишустину, копия – руководителю Ростуризма Зарине Догузовой.

«Представители туротрасли несут огромные материальные расходы на покупку средств индивидуальной защиты для туристов. К тому же на плечах туроператоров и

перевозчиков по-прежнему лежат обязательства выплачивать зарплату своим сотрудникам, сохранять рабочие места, платить налоги. В совокупности эти факторы становятся зачастую непосильной ношей для туристических компаний, что может привести к волне банкротства в этом сегменте», – сказал Волков.

Включение туркомпаний, занимающихся автобусными перевозками, в программу субсидирования закупки средств индивидуальной защиты будет способствовать более быстрому восстановлению туристической индустрии, а также качественному соблюдению мер безопасности, рекомендованных Роспотребнадзором, отметил он. Кроме того, это позволит снизить экономическую и социальную напряженность среди представителей малого и среднего туристического бизнеса и автобусных перевозчиков пассажиров, считают в ОСИГ.

Туризм просит включить в перечень отраслей российской экономики, которым необходима поддержка со стороны государства для проведения мероприятий по профилактике коронавирусной инфекции, коды «Деятельность туристических агентств», «Деятельность по организации туров», «Регулярные перевозки пассажиров автобусами в городском и пригородном сообщении».

<https://tass.ru/ekonomika/9061863>

ИНТЕРФАКС; 2020.27.07; УЧАСТНИКИ АГРОРЫНКА РФ ПОДГОТОВИЛИ МЕМОРАНДУМ ПРОТИВ «ПЕРЕГРУЗОВ» ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ ЗЕРНА И МАСЛИЧНЫХ

Участники аграрного рынка РФ подготовили меморандум о противодействии нарушению весогабаритных норм при грузовых автомобильных перевозках зерновых и масличных.

Проблема так называемых перегрузов обсуждалась еще в прошлом году: преднамеренное значительное превышение допустимой массы транспортного средства позволяет недобросовестным игрокам сэкономить на логистике.

Меморандум подготовила Ассоциация добросовестных участников рынка АПК (в нее входят «Астон», «Гленкор Агро МЗК», ГК «Трио», «Каргилл», ТД «РИФ», ОЗК, «Русагро» (МОЕХ: AGRO), «Черкизово», «ЭФКО» и другие компании).

«Перегруз» является особо значимым фактором, тормозящим экономическое развитие рынка перевозок сельхозсырья», – говорится в документе (его копия есть у «Интерфакса»). При формировании цены за услугу перевозки нарушаются правила честной конкуренции: недобросовестные перевозчики приобретают незаконное конкурентное преимущество по стоимости перевозки; недобросовестные покупатели сельхозсырья (зерна и масличных) – незаконную экономию в цене товара.

Планируется, что меморандум вступит в силу с 15 сентября. Те, кто подпишет его, обязуются не нарушать правила движения тяжеловесных транспортных средств и предоставлять достоверные сведения о фактической массе груза.

В частности, грузоотправители при погрузке зерновых и масличных не должны допускать превышения допустимой массы транспортного средства и нагрузки на его ось транспортного средства. Перевозчики и экспедиторы должны принимать к перевозке грузы в пределах допустимой массы транспортного средства и формировать цены с учетом установленных законом обязательных платежей (в том числе налогов, взносов), сборов, а также весогабаритных норм и ограничений.

Зерновые терминалы (порты, элеваторы) заявляют об отказе в приемке к разгрузке грузового автотранспорта с превышением допустимой массы на величину более 2%, говорится в проекте меморандума. Они также должны гарантировать оперативное и полное предоставление по запросу органов государственного контроля товарно-транспортных (транспортных) документов на грузы, поступившие на зерновые терминалы после даты, предусмотренной в меморандуме.

Заказчики перевозки обязуются не привлекать перевозчиков, предлагающих привлекательные цены на свои услуги за счет заведомого превышения нормы допустимой массы транспортного средства.

Меморандум участников рынка сельскохозяйственной продукции о противодействии «перегрузам» поддержали крупнейшие экспортеры и морские терминалы в рамках совещания, которое Ассоциация добросовестных участников рынка АПК провела 21 июля, сообщила «Интерфаксу» **исполнительный директор ассоциации Екатерина Роганова**.

30 июля в **Минтрансе** пройдет открытое совещание с участием экспортеров, глубоководных и мелководных морских экспортных терминалов, крупнейших элеваторных групп, речных терминалов, а также представителей Генпрокуратуры РФ, Федеральной налоговой службы, **Ространснадзора** и Минсельхоза. На совещании будет разъяснен порядок межведомственных контрольных мероприятий и предложено присоединение к меморандуму.

С 1 июля 2019 года на рынке АПК РФ действует разработанная ассоциацией Хартия участников рынка перевозок грузовым автотранспортом – совместная политика по противодействию незаконным действиям на рынке транспортных услуг, напомнила Роганова.

«Однако практика применения добросовестными участниками рынка рекомендованных ассоциацией форм хозяйствования и правовых конструкций показывает, что «налоговое обеление» без эффективного решения проблемы «перегрузки» ставит добросовестных участников рынка (как покупателей, так и перевозчиков) в неконкурентные условия. Таким образом, именно «перегрузка» является особо значимым фактором, тормозящим экономическое развитие рынка перевозок сельхозсырья», – отметила она.

Решение проблемы точечным привлечением к административной ответственности виновных, выявленных «на дороге», на ситуацию в целом не влияет. Необходимы другие меры, обеспечивающие максимальный охват всех заинтересованных участников оборота зерна и масличных. Со стороны участников рынка, в том числе крупнейших покупателей (экспортеров) и зерновых терминалов, – это добровольное принятие правил саморегулирования в вопросах соблюдения весогабаритной дисциплины, заявила Роганова. Среди таких правил – отказ зерновых терминалов в приемке с 15 сентября к разгрузке автотранспортных средств с «перегрузом» с уведомлением об этом всех своих клиентов.

Для контроля эффективности нового механизма и повышения самодисциплины участников рынка ФНС проведет истребование и анализ реестров товарно-транспортных документов на грузы, поступившие на зерновые терминалы после 15 сентября, для дальнейшей передачи и отработке по плану мероприятий, согласованному Генпрокуратурой, **Минтрансом**, ФНС и **Ространснадзором** в рамках совместного протокола о межведомственном взаимодействии по недопущению движения автотранспорта с зерном с перегрузом.

Согласно действующему в России законодательству, максимально допустимая норма веса автомобиля вместе с грузом не должна превышать 44 тонн, в случае с автомобилями-зерновозами это означает, что при максимальном количестве осей автопоезда и облегченном кузове вес перевозимого зерна не должен превышать 27-28 тонн, а обычный грузовик с прицепом может перевозить не более 24-25 тонн, отметил **руководитель аналитического центра АО «Русагротранс» Игорь Павенский**. «Тем не менее, на практике зерно преимущественно перевозится с существенным перегрузом – от 40 до 55 и более тонн – с целью удешевления затрат на услугу транспортировки», – заявил он.

В зерновой сезон в направлении портов Азово-Черноморского бассейна перевозится около 25 млн тонн зерна автомобильным транспортом. В перевозках на постоянной основе задействовано несколько тысяч автомобилей, и большая часть автомобилей с

перегрузом едет, в первую очередь, в направлении малых портов Азовского моря и дальнейшей рейдовой перевалки в порту Кавказ, где доля автоперевозок составляет около 95%. Значительные объемы зерна уходят автотранспортом с перегрузом в направлении стран Закавказья. По словам эксперта, зерно перевозится в обход федеральных трасс во избежание оплаты в системе «Платон», «что наносит значительный урон дорожной инфраструктуре, которая и так находится далеко не в идеальном состоянии». Ресурс грузовиков достаточно быстро исчерпывается, что увеличивает аварийность на дорогах.

Кроме того, зачастую расчеты за перевозку и само зерно производятся в наличной форме, что приводит к снижению налоговых поступлений в бюджеты всех уровней. А из-за того, что по одним и тем же сертификатам (фитосанитарным, качества и соответствия), оформленным на конкретный автомобиль-зерновоз, перевозится большой объем несколькими рейсами, возникают риски доставки на терминалы продукции ненадлежащего качества, зараженного сорняками, поврежденного вредителями и др., считает Павенский.

«При этом увеличение расходов на перевозку автотранспортом по причине перевозки меньшего количества зерна одним автомобилем не приведет к снижению конкурентоспособности российского зерна на мировом рынке, так как увеличение составит не более 1-2% от цены FOB в порту», – заявил эксперт.

Таким образом, соблюдение всеми участниками перевозочного процесса – от грузоотправителей до перевозчиков, терминалов и экспортеров – обязательств по недопущению работы с «перегрузом» в рамках меморандума позволит вывести рынок автоперевозок из серой зоны, обеспечить добросовестную конкуренцию, повысит имидж российского зерна с точки зрения качества и снизит риски получения нотификаций со стороны основных стран-импортеров, заявил Павенский.

КОММЕРСАНТЬ САРАТОВ; СЕРГЕЙ ПЕТУНИН; 2020.28.07; В БАЛАКОВЕ ПРОСЧИТАЛИ ПОЛЕТЫ; САРАТОВСКОЕ ПРАВИТЕЛЬСТВО ОЦЕНИЛО ОБЪЕМ ИНВЕСТИЦИЙ ДЛЯ РЕКОНСТРУКЦИИ ЗАКРЫТОГО АЭРОПОРТА

Правительство Саратовской области оценивает стоимость реконструкции аэропорта в Балакове в 9,1 млрд руб. Это следует из документации, направленной заместителем председателя правительства региона Василием Разделкиным главе Росавиации **Александру Нерадько**. Из федерального бюджета областная администрация рассчитывает получить 6,2 млрд руб. За счет госсредств планируется реконструкция взлетно-посадочной полосы, деньги инвестора предполагается направить на строительство нового аэропортового комплекса. Аналитики считают, что заявленных правительством средств может не хватить на реконструкцию аэропорта, а достижение показателей пассажиропотока возможно лишь при соблюдении ряда условий.

Вложения в реконструкцию аэропорта в Балакове Саратовской области оцениваются в 9,1 млрд руб. Такую информацию главе Росавиации **Александру Нерадько** направил заместитель председателя правительства региона Василий Разделкин (копия имеется в распоряжении „Ъ“). Правительство региона рассчитывает в течение этого и следующего годов получить из федерального бюджета 6,2 млрд руб. Частные вложения, по оценкам областной администрации, должны составить 2,4 млрд руб. Завершить реконструкцию балаковского аэропорта саратовские власти рассчитывают в 2024 году.

Как писал „Ъ“, о необходимости восстановить заброшенный аэропорт в Балакове летом прошлого года объявил депутат Государственной думы Вячеслав Володин. Инфраструктурный объект был построен в 1984 году, но в 1990х годах он прекратил работу, а в 2001 году выведен из реестра аэродромов. Аэропорт сохранил взлетно-посадочную полосу длиной 2500 м. В декабре прошлого года господин Володин заявил, что обсуждал идею строительства аэропорта в Балакове с занимавшим на тот момент пост **премьер-министра** России Дмитрием Медведевым. Необходимость второго в области

аэропорта не обосновывалась, комментируя эту инициативу, эксперты „Ъ“ тогда высказали сомнения, что властям удастся загрузить его.

Согласно предоставленной господину **Нерадько** информации, после реконструкции аэропорт Балакова сможет обслуживать до 500 тыс. пассажиров в год. Правительство области уже провело переговоры с авиакомпаниями «Сибирь», «ЮВТ аэро», «Азимут», «Руслайн» и Nordwind Airlines.

Обосновывая необходимость реконструкции балаковского аэропорта, саратовское правительство сообщает главе **Росавиации**, что объект обеспечен транспортной инфраструктурой. Наиболее перспективными направлениями из Балакова чиновники считают Москву, Санкт-Петербург, Череповец, Нижний Новгород, Новосибирск, Челябинск, Волгоград, Симферополь, Краснодар, Минеральные воды. Среди международных направлений: Китай, Турция, Египет, страны Юго-Восточной Азии и Европы.

За счет бюджета Саратовской области, согласно плану правительства, будет проложена коммунальная инфраструктура и построен автодорожный подъезд (486 млн руб.). Средства инвестора, по планам, пойдут на возведение аэровокзала. Реконструкцию взлетно-посадочной полосы, строительство сетей электроснабжения, средств организации воздушного движения (диспетчерское и навигационное оборудование) в правительстве хотят сделать за федеральные средства.

Как писал „Ъ“, инвестором реконструкции балаковского аэропорта планирует выступить АО «Металлургический завод Балаково» Ивана Демченко (депутат Госдумы от Краснодарского края, совладелец ООО «Абинский ЭлектроМеталлургический завод»).

Сейчас в области действует международный аэропорт «Гагарин» в селе Сабуровка в 40 км от Саратова, открытый в августе прошлого года. Комплекс строили с 2012 года, сроки его сдачи несколько раз переносили. Объем бюджетных инвестиций оценивается в 7,22 млрд руб., объем внебюджетных инвестиций – 8 млрд руб. Плановый пассажиропоток – 1 млн человек в год. В прошлом году из аэропорта перевезено 257,5 тыс. пассажиров и 377 тонн грузов.

Ведущий эксперт УК «Финам менеджмент» Дмитрий Баранов считает, что заявленный областным правительством для балаковского аэропорта пассажиропоток в 500 тыс. человек в год может быть достигнут, но на это потребуется несколько лет и ряд условий. «В первую очередь, достижение такого объема возможно в случае, если в стране будут развиваться региональные авиационные перевозки, восстанавливаться аэропорты не только в столицах субъектов Федерации, но и в других городах страны. Большое значение имеет и перспектива развития лоукостеров в стране – если их будет несколько, то они могут использовать аэропорты небольших городов, что позволит им увеличить свой пассажиропоток», – считает господин Баранов.

Аналитик ИК «Фридом финанс» Евгений Миронюк считает, что заявленного властями объема инвестиций может не хватить на реконструкцию аэропорта. «Все зависит от состояния аэропортовой инфраструктуры после выведения данного аэропорта из реестра аэродромов в 2001 году. По прошествии 20 лет его бездействия сумма на реконструкцию представляется недостаточной и в случае принятия решения о начале строительства можеткратно увеличиться», – полагает господин Миронюк.

Кроме того, он считает, что потенциал действующего аэропорта вполне позволяет осуществлять необходимый для Саратовской области объем пассажирских авиаперевозок.

<https://www.kommersant.ru/doc/4433458>

ИЗВЕСТИЯ; АННА КАЛЕДИНА; 2020.28.07; ОТЛОЖНЫЕ НУЖДЫ: ЭКСПЕРТЫ ПРОГНОЗИРУЮТ СНИЖЕНИЕ РАСХОДОВ НА НАЦПРОЕКТЫ НА 10-25%; ИХ РЕАЛИЗАЦИЯ В 2020 ГОДУ ПРИНЕСЕТ ВВП СТРАНЫ 0,7%, ПОДСЧИТАЛИ АНАЛИТИКИ

Пандемия коронавируса может изменить стратегию государства в достижении национальных целей. Аналитики прогнозируют сокращение финансирования **нацпроектов** в 2020 году на 150 млрд рублей, а в следующем – на 100 млрд. Об этом говорится в обзоре «Национальные проекты: ожидания, результаты, перспективы» рейтингового агентства «Эксперт РА». Как считают авторы исследования, инвестиции в будущее окажут экономике страны умеренную поддержку: в 2020-м падение ВВП составит 3,8% вместо 4,5%, а в следующем году реализация стратегических целей добавит 0,6%. Ранее планировалось, что этот показатель будет почти в три раза выше. Эксперты считают, что в нынешней ситуации цели **нацпроектов** уместно максимально адаптировать под текущие задачи.

С поправкой на пандемию

На прошлой неделе президент **Владимир Путин** подписал новый указ о развитии России до 2030 года. Документ определил пять стратегических задач, финансирование которых адаптировано под текущие цели, отмечают эксперты. Как говорится в обзоре, с которым ознакомились «Известия», существенная часть средств, выделенных в рамках **нацпроектов**, – это расходы, которые производились и раньше, но за счет федерального бюджета. Например, 19% денег, предоставленных на **нацпроекты** в 2019 году, и более 26% в 2020-м было выделено на поддержку семей в виде материнского капитала. В условиях кризиса, вызванного пандемией, **нацпроекты** в еще большей степени будут выполнять задачи текущей бюджетной политики, уверены аналитики «Эксперт РА».

Как отмечается в обзоре, «реализация **нацпроектов** оказалась заторможенной как из-за «бутылочных горлышек» и неготовности проектов, так и из-за смены приоритетов в президентском послании 2020 года и у нового правительства, после чего сразу началась пандемия». Ее последствия оказались многоуровневыми – из профицита бюджет ушел в дефицит, потребовались большие контрциклические расходы.

«Мы можем ожидать активного использования **нацпроектов** при реализации программы восстановления экономики с увеличением доли и масштабов финансирования проектов в области здравоохранения, демографии и развития малого и среднего предпринимательства (МСП)», подчеркивается в исследовании. По мнению экспертов, очевидным инструментом поддержки отечественных производителей может стать и дорожное строительство. При этом проекты по цифровизации и развитию экспорта могут оказаться отложенными со сдвигом приоритетов на социальную политику.

В начале кризиса поднимался вопрос о сокращении программы **нацпроектов** из-за снижения налоговых поступлений. Однако переход к более активным заимствованиям на фоне снижения процентных ставок обеспечивает защиту существенной части проектов в 2020–2021 годах. Заявленные сокращения в рамках бюджетной оптимизации связаны с замедлением экономической активности. Аналитики «Эксперт РА» прогнозируют, что общий объем израсходованных на **нацпроекты** средств в 2020 году будет примерно на 150 млрд рублей меньше запланированного, в 2021-м – приблизительно на 100 млрд. По их мнению, сокращение финансирования от 10 до 25% произойдет почти по всем категориям, причем максимально финансирование урежут на **нацпроекты** «Наука», «Цифровая экономика» и «**Международная кооперация и экспорт**». Исключение, согласно прогнозу, составит цель «Здравоохранение», расходы по которой, напротив, будут увеличены на 10% за счет дополнительных выплат медикам и обеспечения инфраструктуры для преодоления пандемии.

По некоторым проектам, например, сокращение финансирования проекта «Демография» произойдет естественным путем – за счет снижения обращения граждан за материнским капиталом, рассказал **главный экономист «Эксперт РА» Антон Табах**.

– Мы предполагаем, что пандемия и карантинные ограничения серьезно повысили неопределенность, доходы многих семей снизились, поэтому многие люди отложили рождение ребенка, – пояснил он.

План спасения

Как подчеркивается в обзоре, увеличение совокупных госрасходов за счет **нацпроектов** составляет 1,7 трлн и 2 трлн рублей в 2019 и 2020 годах соответственно. Согласно оценке агентства, с учетом снижения финансирования и замедлением экономической деятельности из-за ограничений, связанных с коронавирусом, это повысит темпы экономического роста на 0,7% в 2020 и 2021 годах.

– Вклад в темпы роста ВВП в размере 0,7% ВВП будет обеспечен за счет осуществления государственных расходов по национальным проектам. В первую очередь инфраструктурным – **«Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года»**, **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, **«Жилье и городская среда»**. В соответствии с базовым прогнозом без учета исполнения расходов по **нацпроектам** падение российского ВВП в 2020 году составило бы 4,5%, а с учетом **нацпроектов** – 3,8%, – прогнозирует Антон Табах.

Часть **нацпроектов** готовилась к пересмотру или актуализации еще до пандемии, а кризис только ускорил наступление этого момента, отметила **доцент кафедры статистики РЭУ им. Г.В. Плеханова Ольга Лебединская**. В пример она привела проект «Цифровая экономика», который подвергается оптимизации уже не первый год.

– В 2019 году бюджет программы был сокращен более чем на 50% – с 3,5 млрд до 1,6 млрд рублей, практически пропорционально доле недостигнутых показателей. Сейчас, в 2020 году, будет предположительно заблокировано 14,34 млрд рублей из выделенных 124 млрд. Аналогичная картина и по другим проектам, – отметила эксперт.

Впрочем, по ее мнению, финансирование в любом случае должно иметь эффект – общественный или коммерческий. И он должен быть получен даже в условиях пандемии.

– Средства перераспределяются таким образом, чтобы получить платежеспособный спрос и тем самым сформировать возможность роста ВВП, – уточнила Ольга Лебединская.

Руководитель департамента корпоративных финансов и корпоративного управления Финансового университета при правительстве Константин Ордов призывает не поддаваться иллюзиям относительно роли **нацпроектов** в текущей жизни россиян.

– Ожидаемый вклад в ВВП от **нацпроектов** связан не с их эффективностью либо возвратом инвестиций, а лишь арифметически отражает объем потраченных средств, которые предварительно были собраны государством и выведены из экономического оборота. Это не умаляет ценности и важности расходов в рамках **нацпроекта «Здравоохранение»**, когда средства идут на доплаты медикам и открытие новых медицинских учреждений, – сказал он, подчеркнув, что не стоит путать прямые антикризисные меры поддержки с мерами долгосрочной государственной политики.

Как полагает эксперт, **нацпроекты** целесообразно адаптировать под стратегию развития малого и среднего бизнеса, а также внедрение безусловного дохода для граждан, потерявших заработок на фоне господдержки роботизации и автоматизации производств, направленных на взрывной рост производительности труда и среднего уровня доходов россиян, готовых адаптироваться к посткризисной «новой нормальности».

<https://iz.ru/1040814/anna-kaledina/otlozhnye-nuzhdy-eksperty-prognoziruiut-snizhenie-raskhodov-na-natcproekty-na-10-25>

ИЗВЕСТИЯ; ЭЛЬНАР БАЙНАЗАРОВ; 2020.28.07; ДОЛЯ АНАТОЛИИ: БИЛЕТЫ В ТУРЦИЮ ПОДРОЖАЛИ НА 30-42%; СПРОС ВЫРОС В ПЯТЬ РАЗ, А ПОПУЛЯРНОСТЬ РОССИЙСКИХ КУРОРТОВ, НАПРОТИВ, СНИЗИЛАСЬ

После заявления правительства РФ об открытии рейсов в Турцию Анталья стала самым популярным маршрутом у россиян. При этом цены на билеты из российской столицы туда выросли на 42%, а в Стамбул – на 30% по сравнению с прошлым годом, рассказали «Известиям» в «Туту.ру». За первый уикенд направление Москва–Анталья поднялось на первую позицию по популярности, на него приходится 12% всех бронирований, уточнили там. При этом интерес к российским направлениям в августе останется высоким – об этом говорит и активность спроса на бархатный сезон. В Ассоциации туроператоров РФ (АТОР) «Известия» заверили, что возобновление полетов в Турцию не ударит по внутреннему туризму, поскольку бронирования на август уже закрыты. Многие россияне перенесли отпуска на следующий год, опасаясь пандемии, поэтому ожидать, что Анталья в этом году потеснит российский юг, не стоит, отметили в АТОР. В турецком парламенте «Известиям» заявили, что поток пассажиров не будет односторонним – из Турции в Россию поедут бизнесмены.

Летающие цены

24 июля **премьер-министр РФ Михаил Мишустин** заявил о том, что с 1 августа Россия возобновляет международное авиасообщение. Глава оперштаба по борьбе с коронавирусом, **вице-премьер Татьяна Голикова** уточнила, что в первую очередь Москва возобновит полеты в Турцию, Великобританию и Танзанию. Сейчас только эти три страны соответствуют условиям для открытия границ на взаимной основе, пояснила она.

Возобновление полетов в Турцию будет проходить в два этапа: с 1 августа откроются полеты из Москвы, Санкт-Петербурга и Ростова-на-Дону в Стамбул и Анкару. С 10 августа можно будет улететь в Анталью, Бодрум и Даламан, то есть на основные турецкие курорты.

За первый уикенд после объявления об открытии Турции направление Москва–Анталья взлетело с 19-й позиции на первую по популярности среди всех зарубежных направлений, доля купленных поездок по этому маршруту сейчас составляет 12% от всех билетов за рубеж, заявили «Известиям» в «Туту.ру». Количество бронирований в Турцию в период 20–26 июля выросло в пять раз, в Великобританию – вдвое. Это увеличение реального спроса по сравнению с предыдущей неделей (13–19 июля).

При этом средний чек на перелет из Москвы в Анталью вырос на 42%, в Стамбул – на 30%, по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Средняя цена билета из Петербурга в Анталью увеличилась на 61%, а в Стамбул – снизилась на 13%.

– А вот стоимость билетов на популярные российские курорты ниже, чем в прошлом году. Так, средний чек по направлению Москва–Симферополь уменьшился на 15% (вылеты с 1 июня по 31 августа, тариф туда-обратно), Москва–Сочи – на 19%. Билеты из столицы в Анапу обходятся дешевле в среднем на 21%, – подчеркнули в «Туту.ру».

Тем не менее сервис зафиксировал падение спроса на полеты по внутрироссийским направлениям. После объявления о возобновлении сообщения с Турцией спрос на билеты в Симферополь, Сочи и Калининград сократился на 10%, отметили там.

– В прошедшие выходные (25–26 июля) спрос на эти три направления был ниже на 10–11%, чем неделей раньше. Тем не менее мы ожидаем, что интерес к российским курортам этим летом останется на высоком уровне. Также мы видим, что сейчас люди уже довольно активно бронируют билеты по популярным российским направлениям на бархатный сезон, – подчеркнули в «Туту.ру».

В Aviasales «Известиям» пояснили: прошло слишком мало времени, чтобы однозначно говорить об изменениях в спросе на черноморские курорты РФ.

– С уверенностью можно сказать, что пока российские курорты с Турцией в разных ценовых категориях, во всяком случае в части билетов. Сравните: улететь в Сочи 1 августа можно за 5099 рублей, а в Стамбул – за 30 405 рублей, – отметили в **пресс-службе агрегатора**.

За последние три дня количество бронирований билетов в Турцию возросло в пять раз по сравнению с первой половиной месяца, подтвердила «Известиям» **руководитель пресс-службы сервиса OneTwoTrip Елена Шелехова**.

– Большинство туристов (86%), запланировавших с 24 по 26 июля перелёты в Турцию, готовы отправиться в поездку через 8–30 дней после приобретения авиабилета (то есть уже в августе), 11% – через 2–3 месяца. 3% туристов и вовсе были намерены уехать в течение недели после покупки, – отметила эксперт.

По данным проведенного опроса среди клиентов сервиса, подавляющее число респондентов (80,5%) готовы скорректировать свои планы, если появится возможность улететь в Турцию. Скорее всего, интерес на август-сентябрь по этому направлению будет возрастать, однако говорить о том, что российские курорты станут менее востребованы, пока рано, добавила она.

Своевременное открытие

В АТОР тоже не считают, что открытие полетов за границу негативно скажется на внутреннем туризме. Россияне спланировали отпуска заранее, поэтому ожидать переноса августовских бронирований ради Турции не стоит, пояснил «Известиям» **вице-президент ассоциации Дмитрий Горин**.

– Открытие новых направлений не повлияет на поток туристов в Крыму или Краснодарском крае, где в прошлом году отдохнуло 17 млн россиян, а в Турции – только 7 млн. Туристы сами выбирают Россию. И такая тенденция наблюдается последние три года, то есть коронавирус здесь ни при чем, – подчеркнул эксперт.

По данным Минтуризма и культуры Турции, в августе 2019 года в республике отдохнуло свыше 1 млн россиян, столько же в сентябре.

Дмитрий Горин также признал, что появление зарубежной альтернативы окажет позитивное влияние на российскую туристическую индустрию, поскольку этот шаг подстегнет конкуренцию.

Тому, что многие туристы вообще отложили отпуска на следующий год, способствует в том числе недавно принятое постановление правительства РФ о возможности перенести бронирования вплоть до 31 декабря 2021 года. Эта мера позволит туроператорам выполнить свои обязательства, а путешественникам заранее спланировать поездку без финансовых потерь.

Вице-президент Российского союза туристической индустрии (РСТ) Юрий Барзыкин согласен, что в краткосрочной перспективе (август-сентябрь) Турции не удастся потеснить российские направления.

– Полеты в Анталию, Даламан и Бодрум начнутся лишь 10 августа, то есть реально страна откроется лишь ко второй половине августа – сентябрю. Турсезон в это время уже будет подходить к концу, – заключил он.

Скажется на спросе также и то, что полеты в Турцию разрешили всего трем регионам – Москве, Петербургу и Ростову-на-Дону. Еще одним фактором станет стоимость перелетов, которая пока сильно выше, чем в прошлом году, пояснил Юрий Барзыкин.

Встречный поток

Возобновление авиасообщения между РФ и Турцией будет способствовать укреплению экономических связей, в частности, притоку инвестиций, заявил «Известиям» депутат турецкого парламента Озтюрк Йылмаз. По его словам, не только россияне заинтересованы в турецком побережье – поток будет двусторонним, но из Турции в РФ в основном поедут не туристы, а бизнесмены.

– Предприниматели из Турции ждут возобновления полетов в Россию, чтобы вернуться к бизнес-проектам, запущенным в РФ. Решать вопросы «на земле» проще, чем делать это по видеосвязи, – отметил политик.

Объем взаимных инвестиций РФ и Турции превышает \$20 млн. Анкара в прошлом году стала пятым крупнейшим внешнеторговым партнером РФ.

В апреле 2019 года по итогам переговоров лидеров двух стран был создан российско-турецкий инвестфонд объемом около \$1 млрд. По оценке **президента РФ Владимира Путина**, в ближайшей перспективе фонд может привлечь еще около \$5 млрд.

Иностранцы, которые прилетят в Россию из Турции, а также Великобритании и Танзании, должны иметь при себе результаты теста на COVID-19, полученные не более чем за три дня до прибытия в РФ, отметили ранее в Роспотребнадзоре. Если этих анализов нет, иностранцам следует пройти их уже у нас – в течение трех дней с момента въезда.

<https://iz.ru/1040706/elnar-bainazarov/dolia-anatolii-bilety-v-turtciiu-podorozhali-na-30-42>

КОММЕРСАНТЪ FM»; АННА НИКИТИНА; 2020.27.07; ЦЕНЫ НА ТУРЫ ВЫХОДЯТ ЗА РАМКИ; КАКИЕ ЗАРУБЕЖНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ПОЛЬЗУЮТСЯ БОЛЬШИМ СПРОСОМ СРЕДИ РОССИЯН

Россияне начали бронировать путевки в три открывшиеся страны – Турцию, Танзанию и Великобританию. Но эксперты предупреждают, что цены на путешествия пока выше рынка. Самым дорогим направлением остается Танзания. Несмотря на то, что на прошлой неделе россияне начали активно интересоваться поездкой на Занзибар, массовых покупок они совершать не стали.

Большинство все же предпочитают российские курорты и Турцию, рассказал пиар-директор сервиса по поиску билетов Aviasales Янис Дзенис: «По итогам выходных Турция вернулась на второе место в топе поисков. Туда по итогам уикенда искали билеты в четыре раза чаще, в Британию – в пять раз, а в Танзанию всего за одни эти выходные искали так же часто, как в марте, апреле, мае, июне и июле вместе взятые. Поисков стало больше в 90 раз, и не только поисков, но и покупок. Билеты сейчас бронируют даже в Танзанию, хотя направление нельзя назвать дешевым. Место на рейс только в одну сторону стоит 47 тыс. руб. Турция, кстати, не отстает. Перелет Москва-Стамбул 1 августа обойдется в 40 тыс. руб. Самая дешевая из разрешенного списка – Великобритания: улететь туда можно за 10 тыс. руб».

Многие россияне до сих пор настороженно относятся к поездкам за рубеж, поэтому Турции предпочитают отечественные курорты. Самые популярные направления на это лето – Москва, Санкт-Петербург и Сочи, отмечает директор по коммуникациям сервиса онлайн-бронирования отелей Ostrovok.ru Екатерина Белоусова: «На первом месте традиционно остается домашний туризм. Топ-10 российских направлений по количеству бронирований на лето 2020 – это Москва, Санкт-Петербург, Сочи, Севастополь, Ялта, Казань, Симферополь, Алушта, Анапа, Судак и Ростов-на-Дону. Если говорить про пятерку самых востребованных направлений по количеству бронирований на лето 2020 года, на первом месте – Россия, на втором – США, на третьем – Германия. “Аэрофлот” не закрывал авиасообщение с этими странами. На четвертом месте – Турция, на пятом сейчас находится Великобритания».

Если сравнивать три доступных направления, лидером по бронированиям ожидаемо стала Турция. Директор по развитию туроператора OnlineTur.ru Игорь Блинов рассказал “Ъ FM”, что туда покупают путевки почти 100% их клиентов: «Безусловный лидер – конечно же, Турция. У всех, кто не успел отдохнуть летом и ждал открытия границ, появилась такая возможность. Эта страна становится лидером рынка.

Когда пошла только первая информация о возможном открытии турецких курортов, люди стали очень активно ими интересоваться.

И после того, как решение было принято, были названы сроки, в результате чего на отдых в Турции наблюдается большой спрос. Конечно же, мы говорим о тысячах туристов. Это не единичные продажи, чего, в общем-то, и стоило ожидать. Танзания не входит даже в топ-25 популярных стран, несмотря на то, что это такое экзотическое направление. Сейчас это не поддается математическим подсчетам. Большинство, конечно, 99,9% – это продажи в Турцию».

Как подсчитали в сервисе Level Travel по просьбе “Ъ FM”, средний чек на поездку в Турцию сейчас составляет 131 тыс. руб., для путешествий по России – 50 тыс. Две недели в Танзании на двоих обойдутся в 155 тыс. руб., из еды в стоимость входят только завтраки. Пока чартерных рейсов в открывшиеся страны нет, поэтому цены на поездки выше, чем в прошлом году, говорит генеральный директор туроператора Space Travel Артур Мурадян. Но, по его словам, через некоторое время они снизятся, и подорожания уже не будет:

«Танзания неожиданно оказалась в списке запрашиваемых для путешествия стран, хотя прямого авиасообщения на текущий момент все еще нет. Само по себе направление довольно некрупное и не выдержит такой мощной конкуренции. Оно все-таки более премиальное и дорогое. Массовому туристу, особенно из регионов, который привык к формату all inclusive, там будет очень накладно находиться и отдыхать. По самой Турции осторожные бронирования начинаются, но говорить о том, что им удастся компенсировать простой за июнь-июль, говорить не стоит. Пока мы не видим бешеного ажиотажа.

В Турцию пока отсутствует чартерная перевозка, есть только регулярные рейсы, чья стоимость, как правило, составляет до 50% от цены самого тура.

На первые даты мы видели аномально высокую цену, стоимость билетов доходила до 50 тыс. руб. Если появятся чартерные программы, где цена билета будет варьироваться в районе \$150-250, то туры, скорее всего, будут доступны в прежнем ценовом диапазоне.

То есть бюджетный отдых будет начинаться от 40-50 тыс. руб., а дорогой – 250-300 тыс. руб., если говорить про премиальные турецкие отели. Аномального удорожания точно уже ждать не стоит. Бронирования были, но ожидать туда огромного туристического потока я бы все-таки не стал. Великобритания – крайне небюджетная по логистике и проживанию страна для туризма. Это все-таки бизнес-направление. Начались бронирования business-travel, билетов, городских отелей среди тех, у кого есть либо долгосрочные визы, либо вид на жительство. Туда летят, чтобы восстановить свои связи, решить внутренние проблемы, никак не связанные с туризмом».

Первые рейсы из России за рубеж запланированы на 1 августа. Улететь можно будет из аэропортов Москвы, Московской области, Санкт-Петербурга и Ростова-на-Дону. 27 июля в московском аэропорту Шереметьево заработал международный терминал D. Он был закрыт с 1 апреля.

<https://www.kommersant.ru/doc/4433338>

КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2020.27.07; ТУРИСТЫ ВЕРНУЛИСЬ В ТУРЦИЮ; НАПРАВЛЕНИЕ СНОВА СТАЛО ЛИДЕРОМ

Спустя несколько дней после заявления о возобновлении авиасообщения и начала массовых продаж Турция снова стала лидером туристических бронирований, вытеснив российские курорты на второе место. Но серьезного падения спроса последним пока ожидать не стоит: многих потенциальных путешественников смущают необходимость тестирования на COVID-19 после возвращения в Россию и сохраняющаяся неопределенность.

Турция снова стала лидирующим направлением на рынке организованного туризма. По итогам прошедших выходных страна сформировала 52% продаж, свидетельствуют данные Level.Travel. Находившиеся на первом месте на фоне отсутствия альтернативы

предыдущие два месяца российские курорты сформировали 48%. CEO Level.Travel Дмитрий Малютин указывает, что сейчас доля Турции в структуре продаж практически соответствует аналогичному показателю 2019 года, когда направление формировало 50% бронирований. Но о возобновлении докризисных объемов в натуральном выражении речи пока не идет. Согласно данным Travelata.ru, на минувших выходных было продано на 83% меньше туров в Турцию, чем за аналогичный период прошлого года.

О частичном возобновлении международного авиасообщения российские власти заявили в минувшую пятницу. С 1 августа будут доступны рейсы в Великобританию, Танзанию и Турцию. Причем в случае с последней, первоначально можно будет улететь только в Стамбул. Авиасообщение с курортными городами откроется 10 августа.

Большинство бронирующих сейчас туры в Турцию путешественников предпочли не откладывать отдых. Согласно данным Level.Travel, 84% продаж приходятся на август.

В Tez Tour пояснили, что дополнительный спрос на Турцию сейчас обеспечивают клиенты, которые перебронируют свои поездки с других направлений, открытие которых остается под вопросом. Часть туристов, которая ранее перенесла свой отдых на 2021 год, также обращается с просьбой отправиться в страну в ближайшее время.

Согласно данным Level.Travel, средний чек при бронировании тура в Турцию – 131 тыс. руб. Это более чем в два раза выше показателя для России (50,5 тыс. руб.) и одновременно заметно превосходит значение за аналогичный период прошлого года (91 тыс. руб.).

Дмитрий Малютин связывает эту динамику с введенной в мае Министерством культуры и туризма Турции программой сертификации средств размещения, подразумевающей широкий список дополнительных гигиенических требований. По оценкам эксперта, ее прошли около 40% отелей Анталы, Кемера и Белека. В основном это гостиницы категории «четыре-пять звезд», на которые сейчас приходится основная часть спроса. Средства размещения экономкласса, по словам господина Малютина, пока не спешат тратиться на дополнительные проверки, сертификацию и перестройку бизнес-процессов.

Гендиректор туроператора «Дельфин» Сергей Ромашкин говорит, что российские курорты пока не почувствовали серьезного падения спроса на фоне скорого возобновления авиасообщения с Турцией.

Высокий сезон на Черноморском побережье завершается уже в двадцатых числах августа и большинство туристов определились с планами, отмечает он. Ограничивающим поток в Турцию фактором господин Ромашкин называет узкую географию полетов: первоначально они будут открыты только из Москвы, Санкт-Петербурга и Ростова-на-Дону, в то время как регионы обычно обеспечивают 30–40% продаж. «Туристов также смущает необходимость прохождения тестирования на COVID-19 по возвращении: люди устали от ограничений и негативно относятся к предоставлению справок, мы это хорошо видели на примере санаториев», – рассуждает топ-менеджер. Впрочем, в перспективе, по прогнозам господина Ромашкина, Турция «оттянет» у внутренних курортов в этом сезоне 5–10% спроса: это начнет ощущаться в августе, после того как в страну все же полетят первые российские путешественники.

В Travelata.ru отмечают, что продажи туров в Танзанию формально в 40 раз превышают аналогичный показатель прошлого года, оговариваясь, что пока речь идет все же о единичных бронированиях. Согласно данным сервиса, пока туры в страну предлагают только два туроператора: AnexTour и «Интурист». Средний чек при бронировании – 156 тыс. руб., что соответствует уровню аналогичного периода прошлого года. Исполнительный директор «Интуриста» Сергей Толчин отмечает, что в условиях частичного возобновления авиасообщения, нехватки высокоуровневых отелей на российских курортах и сравнительно дорогих туров в Турцию Танзания может получить дополнительный спрос. Открытие этого направления сейчас рассматривают и другие туроператоры. В Tez Tour указывают, что планируют предлагать клиентам путешествия в страну на базе регулярных рейсов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4433418?tg>

ИЗВЕСТИЯ; 2020.27.07; АГРЕГАТОРЫ ПУТЕШЕСТВИЙ ОЦЕНИЛИ СПРОС НА ТУРЦИЮ, ВЕЛИКОБРИТАНИЮ И ТАНЗАНИЮ

Онлайн-сервисы для бронирования путешествий проанализировали для «Известий» 27 июля, как у российских туристов изменился спрос на полеты в Турцию, Великобританию и Танзанию.

Россия с 1 августа возобновляет авиасообщение с тремя странами. По словам **вице-премьера Татьяны Голиковой**, с этой даты начнут выполняться рейсы в Великобританию, в Лондон. Эта страна не закрывала границы, но ввела карантин для прибывающих в нее иностранцев.

Рейсы в Турцию будут прибывать в Анкару и Стамбул, а с 10 августа в список добавятся Анталья, Бодрум и Даламан. В Танзании полеты из России будет принимать Занзибар. Международные рейсы будут выполняться из аэропортов Московского региона, Санкт-Петербурга и Ростова-на-Дону.

Жаркая Турция

Российские туристы позитивно отреагировали на новости о возобновлении международного авиасообщения с рядом стран с 1 августа 2020 года. Среди стран, отправиться в которые туристам разрешили в первую очередь, наибольший интерес россияне проявили к турецким направлениям.

По данным сервиса онлайн-бронирования отелей Ostrovok.ru, в пятницу, 24 июля, количество поисковых запросов на отели в Турции в 2,5 раза превысило аналогичный показатель предыдущей пятницы, 17 июля. При этом в субботу, 25 июля, запросы на турецкие отели выросли уже в три раза по сравнению с неделей ранее.

Но просмотрами дело не ограничилось, и спрос конвертировался в покупки. Количество бронирований 24 июля оказалось в 3,3 раза выше, чем неделей ранее, а 25 июля – в 4 раза выше.

Самыми популярными турецкими городами по количеству бронирований в эти дни стали Стамбул, Аланья, Анталья, Кемер и Белек, отмечает **пресс-служба** сервиса. Основная доля бронирований запланирована на август – 67%, еще 16% – на сентябрь.

В свою очередь СЕО и сооснователь сервиса поиска и покупки туров онлайн Level.Travel Дмитрий Малютин рассказал, что 15 июля после сообщения о старте переговоров объем поисковых запросов по турецкому направлению вырос в шесть раз, а 24 июля после заявления **премьер-министра** – еще в четыре раза.

«В минувшие выходные спрос на турецкие курорты оказался выше, чем на российские. 52% всех туристов, которые купили тур на Level.Travel в эти выходные, выбрали именно Турцию, а 48% – российские курорты», – сказал Малютин.

За отдых в Турции туристы сервиса платят в среднем 131 тыс. рублей, в то время как средний чек по России составляет 50,5 тыс. рублей.

Примечательно, что большинство туристов агрегатора (84%) планируют поездку в Турцию именно в ближайший месяц – с 10 по 30 августа. Дело в том, что 10 августа открывается полетная программа напрямую на турецкие курорты без пересадок в Стамбуле и Анкаре, а семейные туристы стараются успеть вывезти детей к морю до начала учебного года. Туры на бархатный сезон с вылетом в сентябре приобрели еще 16% путешественников.

Руководитель **пресс-службы** сервиса для планирования путешествий OneTwoTrip Елена Шелехова сообщила, что с 24 по 26 июля средняя стоимость приобретенных авиабилетов в Турцию и обратно составила 26,2 тыс. рублей. По сравнению с первой половиной месяца количество бронирований по этому направлению возросло почти в пять раз.

Генеральный директор Ozon.Travel Михаил Осин заявил «Известиям», что в пятницу, 24 июля продажи в Турцию выросли в девять раз по сравнению со средним значением июля, а в выходные этот рост продолжился.

«Как минимум 20% клиентов планируют посетить страну уже на первой неделе августа. Среди пляжных курортов лидирует Анталья, ее выбрал каждый пятый покупатель, также пользуется популярностью и «городской» отдых в Стамбуле», – сказал эксперт.

Российские туристы проявили высокий интерес к новости о возобновлении авиасообщения с Танзанией. Количество поисковых запросов на отели в этой стране по итогам 24 и 25 июля 2020 года оказалось в 7,5 раза выше, чем неделей ранее, 17–18 июля, рассказали в **пресс-службе** Ostrovok.ru.

Тем не менее желающих действительно отправиться на отдых в Танзанию оказалось не так много. Количество бронирований по итогам двух дней оказалось незначительным. В целом Танзания – не самое популярное направление для путешествий у самостоятельных туристов. По итогам 2019 года Танзания заняла лишь 91-е место по количеству бронирований, совершенных пользователями сервиса.

В свою очередь Дмитрий Малютин подтвердил, что Танзания пока не пользуется популярностью у туристов. «Самый дешевый тур на двоих на семь дней на Занзибаре обойдется в 155 тыс. рублей, причем в отличие от Турции, где принята система «все включено», в Танзании такой тур включает только завтраки», – сказал эксперт.

Клиенты OneTwoTrip пока что совершают единичные покупки авиабилетов в Танзанию, отметили в сервисе 27 июля.

В отличие от африканской страны интерес к Великобритании подкрепился материально. «Количество поисковых запросов на отели в стране по итогам 24–25 июля увеличилось в два раза относительно аналогичных дат неделей ранее, а количество бронирований увеличилось на 23%. Умеренный интерес к этому направлению можно связать с тем, что в стране по-прежнему сохраняется обязательный двухнедельный карантин для всех прибывающих иностранных граждан», – отметили в сервисе Ostrovok.ru.

Основная доля бронирований, совершенных 24–25 июля, имеет дату заезда в августе (71%) и сентябре (23%). Ранее, в 2019 году, Великобритания входила в топ-10 направлений для отдыха в летний сезон, занимая восьмую строчку.

При этом, по словам Елены Шелеховой, количество бронирований билетов в Великобританию за прошедшие три дня оказалось таким же, как в период с 1 по 15 июля. Сервис «Яндекс.Путешествия» подтвердил интерес к Великобритании и Танзании, однако на продажах он не отразился.

Прогнозы на будущее

Те, кто не поехал на отдых на российское побережье, полетят на отдых в Турцию, уверена руководитель туристического агентства Полина Гербер.

«Сейчас есть множество предложений недорогих билетов на прямые рейсы туда и обратно. К примеру, в августе улететь в Анталию из Москвы и обратно можно всего за 12 тыс. рублей на человека. Или прямой чартер авиакомпании «Победа», – сказал эксперт.

По ее словам, самыми популярными направлениями для отдыха в Турции будут те, которые находятся у моря, например, Анталья, Кемер, Бодрум. Туристы, которые давно хотели посетить Стамбул, скорее всего туда и поедут, потому что другие страны все равно закрыты, добавила Полина Гербер.

«Повышение цен прогнозируемо будет примерно на 10-15%. Но далеко не факт, потому что все будет зависеть от наплыва туристов. Тем более все ограничения карантина уже сняты, такие как рассадка в самолетах через место, заселенность отелей на 50% и т.д. Таким образом, сильного повышения цен не ожидается», – подчеркнула представитель туристической отрасли.

Туристическое будущее Танзании для россиян довольно туманное. «Танзания, по сравнению с Турцией, является более дорогой страной для отдыха, это уже совсем другой

уровень с другими бюджетами. В Танзанию едут обеспеченные люди, которые, например, очень хотят побывать на настоящем сафари», – сказала Полина Гербер.

Тем не менее, Танзания сейчас имеет шанс увеличить турпоток и, соответственно, прибыль, за счет специальных предложений, а также с учетом того, что лето кончается и многие хотят успеть отдохнуть, а вариантов у россиян довольно ограниченное количество, полагает эксперт.

<https://iz.ru/1040551/2020-07-27/agregatory-puteshestvii-otcenili-spros-na-turtciiu-velikobritaniiu-i-tanzaniiu>

ИЗВЕСТИЯ; 2020.27.07; АССОЦИАЦИЯ ТУРОПЕРАТОРОВ РАЗЪЯСНИЛА НОВЫЕ ПРАВИЛА ВЪЕЗДА ТУРИСТОВ В ТУРЦИЮ

Ассоциация туроператоров России (АТОР) опубликовала на своем сайте новые правила для въезда туристов в Турцию в понедельник, 27 июля.

Россиянам для посещения страны не понадобится виза и справка с отрицательным тестом на коронавирус. Вместо этого до прохождения паспортного контроля у них будет измеряться температура, на борт пропустят только тех туристов, у которых не будет симптомов COVID-19.

Если у кого-то из пассажиров будет повышенная температура или другие симптомы заболевания, придется пройти бесплатный ПЦР-тест. При положительном результате туриста отправят в госпиталь для обследования или лечения.

Кроме того, во время полета необходимо будет заполнить специальную анкету, которая включается в себя личные и контактные данные пассажира, номер кресла, адрес пребывания в стране и сведения о состоянии здоровья.

С помощью этих анкет можно будет установить лица, которые находились в контакте с зараженным, в случае подтверждения у пассажира определенного рейса коронавируса. Личные и контактные данные будут переданы в Управление здравоохранения Турции.

Отмечается, что всем контактировавшим с инфицированными придется пройти двухнедельный карантин или изоляцию. В АТОР также призвали российских граждан приобретать страховку для путешествий, которая сможет покрыть лечение от COVID-19.

<https://iz.ru/1040863/2020-07-28/assotciatciia-turoperatorov-nazvala-novye-pravila-vezda-turistov-v-turtciiu>

ВЕДОМОСТИ; 2020.27.07; ОСАГО ПОДЕШЕВЕЛО У ПОЛОВИНЫ СТРАХОВЩИКОВ; ЭТО СТАЛО РЕЗУЛЬТАТОМ ОБОСТРИВШЕЙСЯ КОНКУРЕНЦИИ НА СТРАХОВОМ РЫНКЕ

Средняя стоимость полиса ОСАГО в России практически не изменилась в первом полугодии 2020 г. по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составила 5398 руб., говорится в сообщении Российского союза автостраховщиков (РСА). При этом у половины компаний средняя премия снизилась, наибольшее снижение – 3,6% – зафиксировано у «РЕСО-гарантии».

Президент РСА Игорь Юргенс объяснил снижение стоимости полисов ростом конкуренции на рынке в преддверии вступления в силу 24 августа поправок к закону об ОСАГО, индивидуализирующих тариф.

«В результате у половины страховщиков средняя премия стала ниже, чем годом ранее, причем иногда весьма ощутимо. Идет борьба за потребителя», – прокомментировал Юргенс.

Как отмечается в сообщении РСА, за период с 1 января по 10 июня 2020 г. средняя цена полиса ОСАГО снизилась в 46 субъектах РФ из 85. В этих 46 регионах проживает 53% всех автовладельцев.

Общие сборы по ОСАГО снизились в первом полугодии 2020 г. до 103,26 млрд руб. со 103,95 млрд годом ранее. В РСА объяснили снижение ограничениями из-за распространения коронавируса.

Ранее по теме: ЦБ предложил расширить границы стоимости полисов ОСАГО на 10%

«Также из-за карантинных ограничений, вызвавших уменьшение интенсивности дорожного движения и количества ДТП, снизилось и количество заявленных и урегулированных страховых случаев. Количество заявленных убытков снизилось на 18,5%, с 1,14 млн до 0,93 млн шт., количество урегулированных – на 10,9%, с 1,11 млн до 0,99 млн шт. По этой же причине на 6,2% уменьшилась общая сумма выплат – с 74,2 млрд до 69,58 млрд руб.», – говорится в сообщении.

Количество заключенных договоров за первое полугодие 2020 г. также снизилось по сравнению с аналогичным периодом – на 1,3%, с 19,38 млн до 19,13 млн шт. Спад в период самоизоляции (апрель – май) был отчасти компенсирован июньским ростом, когда количество договоров превысило прошлогодний показатель на 4,3%. В РСА отмечают, что реализация отложенного спроса на ОСАГО во втором полугодии должна привести к выравниваю динамики количества заключенных договоров по итогам года.

В первом полугодии в тройке лидеров рынка произошли изменения. По итогам первого полугодия 2019 г. лидером по объему премий и по числу договоров было «Альфастрахование» (15,009 млрд руб. и 2,658 млн шт.), «РЕСО-гарантия» занимала вторую позицию по начисленным премиям (14,954 млрд руб.) и третью – по числу договоров (2,314 млн шт.). «Ингосстрах» занимал вторую позицию по числу договоров (2,453 млн шт.) и третью – по сборам (14,267 млрд руб.). По итогам первых шести месяцев 2020 г. в тройку лидеров по сборам вошли «РЕСО-гарантия» (16,388 млрд руб.), «Альфастрахование» (14,588 млрд руб.), «Росгосстрах» (12,204 млрд руб.). При этом по количеству договоров «Росгосстрах» сейчас находится на втором месте. Вместе три ведущих игрока контролируют более 51% всего рынка ОСАГО.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/07/27/835428-osago-podeshevelo>

ИЗВЕСТИЯ; ОЛЬГА КОЛЕНЦОВА; 2020.28.07; ГЛУБИНЫ ПОЗНАНИЯ: В РОССИИ ПОСТРОЯТ УНИКАЛЬНЫЕ СУДА ДЛЯ НАУЧНЫХ РАБОТ; «ИЗВЕСТИЯ» ВПЕРВЫЕ ПУБЛИКУЮТ ИНФОРМАЦИЮ О ТЕХНИЧЕСКИХ ВОЗМОЖНОСТЯХ НОВЫХ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ «ПЛАВУЧИХ ЛАБОРАТОРИЙ»

В России построят два научно-исследовательских судна, аналогов которым, по словам экспертов, в мире нет. В Минобрнауки предполагают, что проект стартует уже в этом году, а готовы «плавающие лаборатории» будут не позднее 2024-го. Такое пополнение научного флота РАН позволит на самом высоком уровне выполнять весь комплекс исследований фундаментального и прикладного значения в Мировом океане. Благодаря особым конструкторским решениям судно можно использовать и в арктических условиях – при толщине льда до 0,8 м. «Известия» впервые обнародуют информацию о том, как будут выглядеть новые суда и какие работы они способны выполнять.

Два шага к будущему

Весной 2018 года в рамках **нацпроекта «Наука»** было принято решение создать два новых научно-исследовательских судна (НИС), способных плавать в любых морях и океанах.

– Все существующие в России НИС устарели, среди них нет ни одного судна младше 25–30 лет, – рассказал директор Морского гидрофизического института, член-корреспондент РАН Сергей Коновалов. – Выполнять описанные в **нацпроекте «Наука»** исследования на них практически невозможно или крайне затруднительно. Поэтому была обозначена цель построить два новых судна, способных выполнять весь комплекс океанологических исследований на самом высоком уровне в любом районе Мирового океана. Прежде всего в Арктике и Антарктике.

Нацпроект определил сроки закладки судов, с 31 декабря 2020 по 31 декабря 2021-го, и срок сдачи – 2024 год. На строительство выделено 28,4 млрд рублей. Разработкой конструкторской документации занялось ЦКБ «Лазурит», специалисты которого успешно сдали проект 10 июня.

Новые суда предназначены для проведения морских научно–исследовательских работ фундаментального и прикладного значения. В них входят гидрофизические, химические, биологические, метеорологические, геофизические, геологические и другие виды исследований в акваториях Мирового океана. Для их выполнения предусмотрено 11 научных лабораторий. Каждая из них размером с небольшую квартиру. Есть и две «мокрые» лаборатории – 55,4 и 79,3 кв. м. Они предназначены для получения нано– и ультрадисперсных неорганических порошков из водных и неводных растворов. Это нужно, например, для анализов проб воды.

Благодаря особым решениям судно можно использовать и в арктических условиях – при толщине льда до 0,8 м. Обеспечено это формой выступа на носу судна, которая дает возможность эффективно разрушать ледовое поле, а также конструкцией носовых ватерлиний, помогающих эффективно отводить обломки льда. Были также приняты меры для обеспечения работоспособности гидроакустического оборудования, необходимого для подводных исследований.

– Для этого надо предотвратить попадание пузырьков воздуха из поверхностного аэрированного слоя океана к гидроакустическим антеннам, – пояснил главный конструктор ЦКБ «Лазурит» Анатолий Петров. – Как правило, меры по защите антенн от пузырьков приводят к увеличению сопротивления движению судна. Мы разработали такую форму корпуса судна, которая обеспечивает отсутствие пузырьков воздуха в месте установки антенн без увеличения сопротивления движению судна.

По словам Сергея Коновалова, суда оснащены таким образом, чтобы можно было выполнять заборные работы при любых погодных условиях. Оборудование позволит заниматься геологическими работами автоматически, в том числе брать пробы донных отложений даже на самых больших глубинах. Приборы для выполнения анализов и исследований объектов морской среды будут установлены прямо в корпусе НИС.

Борьба проектов

Путь к созданию конструкторской документации был непростой. В августе 2018 года Минобрнауки обратилось к руководству Института океанологии (ИО) им. П.П. Ширшова РАН с предложением составить техническое задание для новых судов, которое должно было учесть все требования ученых.

– Мы предложили создать унифицированный корпус, – рассказал директор ИО РАН Алексей Соков. – Смещенную к носу рубку, где должны быть сконцентрированы помещения и лаборатории. Широкую корму для размещения модулей и негабаритных грузов, где можно поставить до 30–40 контейнеров, оборудованных под лаборатории. В носовой части мы предполагали огромный ангар для всех типов спускаемых океанографических устройств.

Однако предложенный проект не подошел ведомству, так как обладал рядом недостатков. Сомнения вызвала, например, заложенная в проект возможность перевозки 40 контейнеров.

– Не думаю, что в одном рейсе когда-нибудь будет использоваться больше пяти контейнерных лабораторий, – сообщил главный конструктор ЦКБ «Лазурит» Анатолий Петров. – Возможно, перевозка большого количества контейнеров была нужна для использования НИС в качестве грузового судна, как предлагали авторы проекта. Но такое количество контейнеров требовало увеличения водоизмещения, площади палубы, мощности энергетической установки.

Минобрнауки отказалось от предложения ИО РАН и организовало конкурс проектов, победу в котором одержало ЦКБ «Лазурит».

– НИС обычно специализируются на решении определенных задач, например геологических, рыбохозяйственных, метеорологических или гидрологических исследованиях, проведении сейсморазведки, – пояснил заместитель директора филиала в Санкт-Петербурге по внешнеэкономическим связям ЦКБ «Лазурит» Сергей Александров.

– Использование уникального оборудования для научных исследований накладывает на эти суда свои требования. Судно данного проекта многофункциональное, оно обеспечивает выполнение широкого спектра научных работ на самом современном мировом уровне. В России, да и за рубежом, ему нет аналогов.

«Звездный» час

По словам **замминистра** Минобрнауки Алексея Медведева, для создания конструкторской документации было принято решение о работе экспертной группы ученых совместно с «Лазуритом». По мнению ученых и конструкторов, разработанный проект можно назвать уникальным.

В частности, на новых судах предусмотрена площадка, обеспечивающая возможность посадки большинства типов вертолетов. Эти НИС способны плавать в однолетних арктических морях. У них высокий класс системы, которая автоматически будет контролировать судно для удержания его позиции и курса с помощью двигателей. Это даст большую надежность позиционирования, необходимую при работе с водолазами, подводными аппаратами и забортным оборудованием.

– На судне предусмотрена возможность размещения необитаемых подводных аппаратов, – рассказал руководитель лаборатории геофизических пограничных слоев Санкт-Петербургского филиала ИО РАН Алексей Зимин. – Это будет большим плюсом при выполнении глубоководных работ: гидрологических, биологических, геологических. Однако если крупной программы по подводным работам не будет, окажется, что большие деньги на исполнение данной части проекта потратят зря. Вообще многое будет зависеть от состава государственной программы по исследованиям – чем более она доступна, тем понятнее, где и для чего применять новые НИС. И чем больше людей будет участвовать в ее обсуждении, тем эффективнее будет использование судов.

По словам научного руководителя Арктического и антарктического научно-исследовательского института Росгидромета, члена-корреспондента РАН Ивана Фролова, программа в идеале должна объединить интересы океанологов из всех ведомств. Тогда судам будет обеспечена полноценная загрузка. Важно также закупить хорошее оборудование для исследований на большой глубине.

– Сейчас мы входим в федеральную адресную инвестиционную программу и в этом же году закладываем два судна, – заявил Алексей Медведев. – Мы уже вышли в правительство с предложением идти дальше по пути единого поставщика. Если нас поддержат, мы не будем объявлять конкурс, и НИС будет строить ССК «Звезда». Это сократит время. Если нет, мы готовы идти на конкурс.

Если строительство судов начнется в этом году, Минобрнауки опередит сроки, заложенные в **нацпроекте** «Наука». Новые НИС будут строить почти одновременно, второй – с задержкой на 3–6 месяцев от первого.

<https://iz.ru/1038658/olga-kolentcova/glubiny-poznaniia-v-rossii-postroiat-unikalnye-suda-dlia-nauchnykh-rabot>

КОММЕРСАНТЪ УФА; ВЛАДА ШИПИЛОВА; 2020.27.07; КРУШЕНИЕ ОЦЕНИЛИ В НЕБОЛЬШУЮ ВЫПЛАТУ; СЕМЬЯМ ПОГИБШИХ ПОД БЕЛОРЕЦКОМ ПОЖАРНЫХ ПРИСУДИЛИ КОМПЕНСАЦИИ НИЖЕ ОЖИДАЕМЫХ

Семьям двух сотрудников ГБУ «Центр предупреждения и тушения лесных пожаров Республики Башкортостан», погибших 4 мая 2017 года при крушении вертолета авиакомпании «Лайт эйр» под Белорецком, не удалось через суд взыскать с авиаперевозчика ожидаемые компенсации за потерю кормильцев и моральный вред. В суд

обратились родители и вдовы погибших, суммарно оценившие выплаты в 17 млн руб., из которых 11 млн руб. – моральный вред. Кировский районный суд Уфы удовлетворил коллективный иск лишь на сумму 1,35 млн руб. Представители истцов намерены добиваться увеличения выплат в вышестоящих инстанциях.

Кировский районный суд Уфы 23 июля рассмотрел коллективный иск о выплате компенсаций за потерю кормильцев и моральный вред, направленный в январе семьями двух сотрудников ГБУ «Центр предупреждения и тушения лесных пожаров Республики Башкортостан», погибших 4 мая 2017 года при крушении вертолета Robinson-44 авиакомпании «Лайт эйр» под Белорецком. Суммарно суд взыскал в пользу истцов 1,35 млн руб. выплат, что в 12 раз меньше запрошенной суммы. Ответчиком на процессе выступала авиакомпания «Лайт эйр», третьими лицами – «Альфастрахование», с которой у перевозчика был заключен договор гражданской ответственности, и работодатель погибших – ГБУ. Общую сумму компенсаций семьи в своем иске оценивали в 17 млн руб. В суд обратились мать, отец и вдова погибшего врио руководителя центра Айдар Янгирова, а также родители и вдова погибшего сотрудника этого центра Дамира Шаймухаметова. Оба в момент катастрофы находились на борту вертолета. В семье Айдара Янгирова остался один ребенок, в семье Шаймухаметовых – двое несовершеннолетних детей. В своих исках семья Янгировых оценила общий размер выплат в 8 млн руб. Моральный вред каждому члену семьи был оценен по 1 млн, вдове – в 2 млн руб. Кроме того, в сумму была включена компенсация за потерю кормильца вдове – 1,33 млн руб., матери – 666,7 млн руб., неустойка родителям и вдове – 420 тыс. и 840 тыс. соответственно. Семья Шаймухаметовых требовала от авиаперевозчика выплаты 9 млн руб.: по 1 млн руб. компенсации морального вреда на каждого из двух детей и родителей погибшего, 2 млн руб. – вдове, а кроме того, неустойку в размере 1 млн руб. и 2 млн руб. компенсации за потерю кормильца. Также истцы требовали назначить авиаперевозчику к выплате штраф в размере 50% от взысканной судом суммы и компенсировать расходы на юристов в сумме 180 тыс. руб. Исковые требования поддержала прокуратура района.

Авиакатастрофа вертолета Robinson-44 произошла при облете лесов для профилактики лесных пожаров. Работы проводились по заказу ГБУ. Комиссия Гострудинспекции по расследованию группового несчастного случая в мае 2017 года признала инцидент несчастным случаем на производстве. Семьи погибших пассажиров получили по 2 млн руб. страхового возмещения от «Альфастрахования».

В сентябре 2019 года, после того как Следственный комитет прекратил расследование уголовного дела, возбужденного по ч. 3 ст. 263 УК РФ «Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, повлекшие по неосторожности смерть двух или более лиц», семьи погибших пассажиров обратились в авиакомпанию за компенсацией вреда жизни и морального вреда. Перевозчик несколько раз запросил дополнительные документы, но выплаты не произвел, что истцы в заявлении расценили как необоснованное затягивание выплат.

Районный суд назначил каждому из истцов компенсацию в размере 150 тыс. руб., сообщили вчера „Ъ“ представители истцов. Иск был удовлетворен в части возмещения морального вреда. Требования о выплате штрафов и неустойки суд не поддержал. Мотивировочная часть решения пока не опубликована.

Адвокат Айдар Хазиев, представляющий интересы семьи Янгировых, сообщил „Ъ“, что будет обжаловать решение о выплатах в Верховном суде республики. «Люди потеряли сына и мужа при исполнении служебных обязанностей. Это ничто, смешная сумма», – отметил он, пояснив, что представитель авиакомпании в суде настаивал на уменьшении компенсаций и ссылаясь на тяжелое финансовое положение перевозчика.

Семья Шаймухаметовых также не согласна с решением, сообщил ее представитель, просивший не указывать его фамилию.

Генеральный директор «Лайт эйр» Дмитрий Торопов от комментариев вчера отказался.

АО «Авиакомпания “Лайт эйр”» (бывшие «Уфимские авиалинии») образовано в 2002 году. Эксплуатирует самолеты Ан-2, вертолеты Robinson и Eurocopter. В 2019 году выручка, по данным «СПАРК-Интерфакс», составила 111,8 млн руб., чистый убыток – 1,9 млн руб.

Обычно суды назначают за потерю кормильца компенсацию в размере 500 тыс. руб., отмечает адвокат по гражданским делам Мурат Мустафин. «Хотя для расчета суммы морального вреда нет четких методик и критериев, назначенная судом сумма в 150 тыс. руб. действительно выглядит очень небольшой. Обычно столько присуждают за нанесение тяжкого вреда здоровью», – отмечает эксперт.

По словам руководителя региональной общественной организации защиты прав потребителей «Форт-Юст» Валерия Самохина, размер возмещения морального вреда в случае смерти кормильца варьируется на практике от 150 тыс. до 500 тыс. руб. «Апелляционная инстанция суда посмотрит, все ли обстоятельства по делу получили правовую оценку в суде первой инстанции. Если какие-то моменты были упущены, вышестоящий суд может пересмотреть компенсацию в сторону увеличения. Но, как правило, суд пересматривает сумму выплат в одном случае из ста», – заключил эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4433522>

ЭКСПЕРТ; АННА ГОРОХОВА; 2020.27.07; ЛЕДОКОЛЬЩИКИ ПРЯМО НЕ ХОДЯТ; ИНТЕРВЬЮ С КАПИТАНОМ АТОМНОГО ЛЕДОКОЛА

Дмитрий Лобусов, капитан атомного ледокола «50 лет Победы», рассказал «Эксперту», как проложить маршрут в арктических льдах, зачем России много новых ледоколов и почему Севморпуть не конкурент транзиту через Суэц

Летняя навигация – 2020 в акватории Северного морского пути (Севморпуть, СМП) началась до наступления лета: впервые газовоз «Кристоф де Маржери» с партией сжиженного природного газа с завода «Ямал СПГ» компании «НоваТЭК» вышел в сторону Китая в мае. Следом за ним, также с грузом СПГ, отправился танкер «Владимир Воронин». До этого ледовая обстановка позволяла подобным судам пройти по СМП только в период с июля по начало января.

Сверхранние рейсы оживили разговоры об интенсификации использования маршрутов через российскую Арктику и превращении Севморпути в рентабельную и привлекательную трассу.

Однако не все СМИ посчитали нужным отметить, что газовозы шли не одни – дорогу до восточной границы льдов в Чукотском море рекордсменам прокладывали атомные ледоколы «Ямал» и «50 лет Победы». Свободная ото льда акватория арктических морей по-прежнему остается смелым прогнозом климатологов.

Напомним, СМП проходит вдоль российского побережья от Карских ворот до мыса Дежнева в Беринговом проливе, акватория включает в себя также устья судоходных сибирских рек (см. карту).

Продолжительность сезона, когда большая часть акватории СМП свободна ото льда, составляет четыре-пять месяцев. На западном направлении в новых реалиях теплеющей Арктики ледокольная проводка некоторым судам не требуется вовсе – к примеру, танкерам-газовозам Yamalmax ледового класса Arc7, к которым относятся упомянутые «Кристоф де Маржери» и «Владимир Воронин». Но льды восточной части Севморпути сложны и непредсказуемы даже для таких подготовленных СПГ-танкеров.

Пятнадцать газовозов для проекта «Ямал СПГ» были созданы на южнокорейских верфях, такую же серию танкеров для второго завода «НоваТЭКа» – «Арктик СПГ – 2» – будет строить уже отечественный комплекс «Звезда» на Дальнем Востоке. Сегодня порт Сабетта, построенный на западном берегу Обской губы Карского моря для нужд проекта «Ямал СПГ», а также нефтеналивной терминал «Газпром нефти» «Ворота Арктики» на ямальском Новопортовском месторождении обеспечивают более 90% грузооборота всех

портов Севморпути. Другие заметные пункты СМП – морские порты Диксон, Дудинка, Хатанга, Тикси и Певек.

Структуру грузопотока через акваторию Севморпути составляют международный и внутренний транзит, экспорт на мировой рынок и завоз отечественной или зарубежной продукции в порты СМП. По данным администрации Севморпути, общий грузопоток в акватории СМП в 2019 году составил 31,5 млн тонн, из них экспорт – 28,4 млн тонн, импорт – 2,4 млн тонн, транзитный грузопоток – около 0,7 млн тонн (два процента общего объема). Цифры подтверждают, что арктический маршрут нужен России для вывоза добытого углеводородного сырья, и в дальнейшем объемы планируется наращивать: президентский указ 2018 года требует добиться показателей грузопотока по СМП в 80 млн тонн к 2024 году, а также превратить трассу в круглогодично пригодную для судоходства. Но для достижения таких амбициозных целей первостепенное значение имеет расширение ледокольного флота страны: без возможности обеспечить проход судов в высоких широтах смелые прогнозы не имеют смысла.

Сегодня в акватории СМП работают четыре атомных ледокола – «Ямал», «50 лет Победы», «Вайгач» и «Таймыр». Есть и вспомогательные дизельные ледоколы, к примеру работающие в портах (сводную таблицу «Морской ледокольный флот России» см. в статье «Панда на полюсе», «Эксперт» № 34 за 2019 год). Функции каждого из них определяются ледовым классом судна. Через сплошное ледяное поле толще двух метров могут пройти только ледоколы класса Icebreaker9. Сейчас у России их только два, это ледоколы «Ямал» и «50 лет Победы» ФГУП «Атомфлот» – предприятия госкорпорации «Росатом». Опыт безаварийной работы «Росатома» в арктических морях стал причиной того, что в конце 2018 года правительство поручило госкорпорации исполнение функций инфраструктурного оператора СМП: управление ледокольным флотом страны и госимуществом в морских портах акватории, организацию безопасного судоходства, навигационно-гидрографического обеспечения, формулирование предложений по формированию государственной политики по СМП (подробнее о борьбе за рычаги управления Севморпутем см. «Полярная трасса разогрелась в кабинетах», «Эксперт» № 4 за 2020 год).

Нехватку проводников через арктические льды планируется исправить за счет создания пяти универсальных атомных ледоколов проекта 22220 мощностью 60 МВт. «Арктика», головной атомоход этой серии, в конце июня 2020 года вышла на заключительный этап ходовых испытаний с Балтийского завода в Санкт-Петербурге – с отставанием от контрактных сроков почти на три года.

Главными на восточном плече Севморпути по плану станут будущие атомоходы «Лидер» – три уникальные по мощности (120 МВт) машины проекта 10510 должны встать в строй в 2027, 2030 и 2034 годах соответственно. Шестого июля на верфи «Звезда» в Приморском крае стартовало строительство первого ледокола серии, получившего название «Россия». Планы расширения ледокольного флота постепенно обретают реальные черты. Периодически звучат также предложения производства ледоколов на СПГ-топливе для работы на сложных участках западного сектора, однако в конкретные планы эти идеи пока не превратились.

На сегодняшний день – пока «Арктика» не вошла в строй «Атомфлота» – крупнейшим атомным ледоколом страны и мира является «50 лет Победы». В зимне-весеннюю навигацию ледокол водит суда из Сабетты через непредсказуемые льды Обской губы, а летом возит туристов на Северный полюс. Капитан «50 лет Победы» Дмитрий Лобусов рассказал «Эксперту», готовы ли порты СМП к активному судоходству и надо ли пускать на трассу иностранцев, назвал уязвимые места своего судна и поделился, хватает ли желающих занять место на капитанском мостике полярного ледокола.

– Чем отличается капитан ледокола от капитана грузового судна в свободной воде?

– Сложно сказать. Специфика работы есть на каждом типе судов. Кто-то возит бананы, кто-то – газ или нефть, и у каждого своя узкая специализация, требующая необходимых знаний. У нас свои особенности. Капитанам и судоводителям ледоколов, как на буксире, требуется умение маневрировать. Вдобавок, конечно, важны навыки работы на объекте с ядерной энергоустановкой и, безусловно, знание Арктики и ее льдов. Но капитан везде капитан, он прежде всего несет ответственность за человеческую жизнь.

– Можно ли назвать атомный ледокол вершиной карьерной лестницы в полярном судоходстве? И как на нее попасть?

– Обычно сюда приходят молодыми штурманами, а все, что в дальнейшем необходимо, изучают здесь, на ледоколе. Первые капитаны атомоходов вырастали с дизельных ледоколов, их дополнительно учили ядерным технологиям.

Не знаю, как сейчас, но тридцать лет назад никто из моих ровесников не мечтал о работе на атомном ледоколе. Я стремился на грузовой транспортный флот, но по распределению попал на «Арктику», понравилось, остался. В то время в атомный флот брали только из Макаровки (сегодня – Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова в Санкт-Петербурге. – «Эксперт»), за редким исключением среди, может быть, механиков. Сейчас выпускники Макаровки приходят к нам все реже: выбор стал больше, теперь можно уйти на миллион судов, которые ходят по всему свету под разными флагами.

– На «50 лет Победы» проходят обучение команды для будущих атомных ледоколов проекта 22220. Может ли команда обрести все нужные компетенции, если учесть, что суда различаются техническими характеристиками?

– За счет того, что наш путь от начинающего вахтенного помощника до старпома достаточно длинный, навыки мы получаем на борту, так было всегда. В начале моей работы на «Арктике» у нас была линия подготовки кадров, предполагающая, что в экипаже много дублеров. По мере расширения флота дублеры уходили на новые суда с тем же устройством и механизмами. Да, ледоколы проекта 22220 принципиально другие по технике: более широкие и мощные, а также способные работать как в море, так и в устьях рек. Но система осталась той же. К ней добавляется тренажерная подготовка в Макаровке и знакомство с внутренним устройством нового ледокола. Окончательно судоводители будут осваивать судно уже на ходу.

Капитан может провести на мостике сутки

– Как выглядит процесс определения наилучшего маршрута для проводки: какое задействовано оборудование, помогают ли с берега, есть ли место капитанской интуиции?

– Штаб морских операций «Атомфлота» с берега анализирует ледовую обстановку и определяет для нас отправную точку. В зимнюю навигацию – одну из двух: либо мыс Желания (север архипелага Новая Земля), либо Карские ворота. В летнюю все зависит от ледовых условий и ледового класса судна. Проще сказать, на краю льдов, сложных или тяжелых для данного судна. До этой точки судно идет по открытой воде самостоятельно. Дальнейший выбор маршрута до участка открытой воды или пункта назначения лежит на нас. Капитан задает генеральное направление движения судоводителям на вахте. Иногда ледовая или навигационная обстановка довольно сложная, необходимо принимать решения ежеминутно, и капитан может провести на мостике сутки. Да, нам помогают прогнозы погоды и снимки со спутника, но они не дают полной картины. Выбор маршрута во льду зависит прежде всего от опыта судоводителя. Именно поэтому нельзя взять кого-то со стороны – лед надо знать, понимать, даже ощущать.

Еще при выборе маршрута играет роль личностный фактор. Редко бывает единственно верная дорога, и капитан каждого ледокола выберет свою. В общем они будут похожи, но точно никогда не будут прямыми. Ледокольщики прямо не ходят, мы всегда ищем, где повернуть, чтобы пройти с меньшими усилиями.

– Почему прямо пройти тяжелее, чем в обход?

– Лед – это неоднородная субстанция, именно поэтому на тренажерах его нельзя создать близким к реальному. Каждая льдина имеет свои прочностные характеристики, поэтому судоводитель ледокола всегда ищет более легкий путь, меняя курс. Кроме того, лед не всегда покрывает водную поверхность на сто процентов. Среди льдин имеются трещины, разводья, а они не всегда прямолинейны и чаще лежат в стороне от действующего курса. Про плавание во льдах есть поговорка: чаще быстрее сто миль вокруг, чем десять напрямки.

– Какова цена ошибки при выборе маршрута и что делать, если в процессе движения становится понятно, что выбор был неверным или неоптимальным?

– Чаще всего цена – потерянное время и потраченное топливо. Тут два варианта: либо выбираться назад и искать лучшую дорогу, либо долго и упорно пробиваться вперед. Все зависит от конкретной ситуации. Но то, что маршрут выбран неверно, часто трудно понять, ведь по кажущемуся лучшим маршруту никто не прошел в это же время, а посему нельзя утверждать, что он лучше или хуже.

– Как часто сегодня ледоколу приходится водить караваны судов и не страдает ли от такой группировки судов безопасность?

– Раньше, помню, видел, как «Ленин» вел летом порядка 25 судов. Безопасность зависит от слаженной работы всех судоводителей на мостиках, и я не припомню проблемных случаев. Мы в последний раз где-то в 2017 году вели караван из трех судов. Сейчас, по крайней мере в осенне-зимний период, активность снизилась, а ледовая – усложнилась, и караванная проводка используется нечасто. Бывало даже, когда два атомных ледокола нашего класса ведут одно судно – из-за тяжелых ледовых условий приходится работать в паре, прокладывая канал для движения. Зимой наша основная работа идет на морском канале Обской губы, а там караванное плавание в подавляющем большинстве случаев невозможно. Мы ведем один газозов или транспортное судно небольшого водоизмещения, которые сейчас участвуют в строительстве СПГ-терминала Утренний в Обской губе (терминал включен в состав порта Сабетта и создается для обслуживания второго завода «НоватЭКа» по производству сжиженного природного газа «Арктик СПГ – 2», строительство которого завершится в 2022 году. – «Эксперт»).

– Поможет ли расширение канала в Обской губе решить проблемы, с которыми сейчас там сталкиваются ледоколы?

– Да, и мы этого очень ждем. Сложность этого канала в непредсказуемости ледовых условий и сильном дрейфе льда.

Бывает, возвращаешься в канал через полчаса-час после предыдущей проводки, и уже не знаешь, что тебя там ждет на этот раз: опасно тут или безопасно, на какой мощности лучше идти. Конечно, мы за счет маневренности справимся с любой ситуацией, а вот если за бровку канала выскочит газозов – это уже ЧП. Иногда при хороших условиях и небольшом дрейфе можно провести караваном два судна за один раз или разойтись на встречных курсах с другим ледоколом. Но когда по каналу идет газозов, такое недопустимо. Для меня проход по этому каналу всегда большой стресс. Поэтому расширение канала, конечно, важное и необходимое дело. Станет гораздо спокойнее и безопаснее.

– Встречное движение двух ледоколов – скорее исключение из правил? Как выглядит диспетчирование прохода встречных судов?

– Нет, не исключение. Ледоколы способны безопасно разойтись и договариваются между собой.

Ледопроездимость: пробиться или обойти?

– Атомный ледокол кажется неуязвимым, однако полного отсутствия рисков быть не может. Каковы основные опасности для атомохода в рейсе?

– Давайте разделим риски на ядерные и навигационные. Риски, связанные с ядерной энергоустановкой, конечно, гипотетически существуют, и команда системно готовится на

них реагировать. Но за шестьдесят лет эксплуатации атомных ледоколов не было никаких аварий. На «Ленине», еще при первых реакторах, работники отсека, бывало, получали лишнюю долю радиации. Но сейчас система безопасности поднята на другую высоту, что предотвращает любой вред даже для тех, кто работает непосредственно с установкой.

С точки зрения навигации мы практически неуязвимы за счет своей маневренности и спектра возможностей работы во льду. Есть малая вероятность застревания во льду или аварии, но она устраняется за счет усиленной вахты на мостике. Совершить навигационную ошибку при концентрации внимания всех судоводителей и помощников довольно сложно.

За все время эксплуатации атомного флота был только один случай, в 1990-х, когда ледокол «Ямал» сел на мель, не обозначенную на карте. Он вел на буксире пароход и при своей осадке одиннадцать метров наскочил на скалу в восемь метров, пробил дырку в корпусе, но за счет двойного дна это не нарушило никаких тактико-технических характеристик. Через сутки сам слез и отбуксировал судно, поломавшее во льдах лопасть гребного винта, в Мурманск.

Я всегда сравниваю атомный ледокол с автоматом Калашникова: простой с точки зрения отдельных технологий, но надежный. Меня иногда спрашивают, какой лед может разрубить ледокол. Любой родившийся на воде, именно за счет своей конструкции. Были бы терпение и готовность изменить подход к задаче.

– А как же характеристики ледопроеходимости? У вашего ледокола заявлено 2,8 метра.

– Это значит лишь то, что ледокол не остановится в таком льду. В случае более тяжелого льда ледокол отходит назад, разгоняется и бьет столько раз, сколько необходимо, чтобы пройти. Но иногда бывает, что лучше отойти, свернуть и идти новой дорогой.

Выходить в море надо здоровыми

– Бывали ли за годы вашей работы ЧП на борту?

– Во время моего первого рейса на «50 лет Победы» случился инфаркт у одного моряка. Зима была, пурга, вертолет не мог к нам прилететь. Мы бросили все и врубили полный ход до Диксона. Навстречу мчался ледокол «Таймыр» с лекарством, которого у нас не было. Но, к сожалению, спасти человека не удалось. А все остальное – ремонтируется.

– Насколько оснащен Севморпуть для оказания экстренной помощи, к примеру для доставки необходимых средств на ледокольный борт?

– На трассе Севморпути мы можем войти только в два порта: Диксон и Певек. Остальные для нас слишком малы. А что касается доставки, никаких средств в порту нет. Если в старые добрые времена мы могли в Диксоне зубы лечить, то в последний раз из Диксона пришли лечиться к нам. Раньше на каждом ледоколе был свой вертолет, была полярная авиация. На борту был более широкий штат врачей. Сейчас выходить в море надо здоровыми. В 2013 году «Ямал» вел караван, и на подходе к Таймыру на одном из судов у человека так же, насколько я помню, случился чуть ли не инфаркт. Они сутки ждали помощи, но так и никто не прилетел. Тогда ледокол «Ямал», приняв больного на борт, помчался в Диксон, а мы повели его караван дальше. Арктика еще не готова к таким ситуациям.

– Сколько врачей работают на борту сейчас?

– В море один врач и один фельдшер.

– А вдруг вновь ЧП и кому-то из экипажа резко станет плохо? И как в таком случае обеспечивается медицинское обслуживание туристов во время рейса к Северному полюсу?

– На борту есть медработники, и в большинстве случаев они справятся. Если их возможностей не будет хватать, в связи со сложностью ситуации будем решать задачу в зависимости от места, где в это время находится ледокол. В круизных рейсах фрахтователь имеет в штате своего врача, все пассажиры застрахованы. Был случай, когда

в Баренцевом море вертолет норвежских спасателей снял с ледокола больного пассажира и доставил на берег в больницу.

Лед отступает

– Как, по вашим наблюдениям, меняется ледовая обстановка в северных морях?

– В целом она значительно легче, чем раньше. Я помню свой первый рейс в Арктику в июне 1983-го на судне «Наварин». Ледокол взял нас на проводку уже в районе Карских ворот, и вплоть до Енисея практически все было во льду. А сейчас практически весь май дорога через Карское море была чистой. Или, например, на Земле Франца-Иосифа ледники обозначены на картах как берег. Сейчас, подойдя к архипелагу вплотную, где позволяют глубины, мы уже далеко пропарываем землю, если судить по карте.

Зимой льды не успевают нарастать до тех масштабов, которые были раньше. Были годы, когда кромка льда уходила западнее Белого моря, сейчас по меньшей мере южная часть Баренцева моря всегда открыта. Да, лед отступает. Но другой вопрос, что будет дальше. Тут мнения у всех расходятся. Ничего не остается, кроме как наблюдать.

– Сколько судов вы успеваете провести за навигацию и как меняется это количество в последние годы?

– Подсчетов я не веду, но, наверное, выходит сто – сто пятьдесят судов за рейс. Самых судов стало меньше. В советские времена мы водили лесовозы водоизмещением пятьдесят тысяч тонн. Потом пределом судов в Арктике стали двадцатитысячники. Иными словами, суда всегда были меньше ледоколов. Сейчас на фоне газозовов вроде «Кристофа де Маржери» мы выглядим как портовый буксир. Судов стало меньше, но зато одно из них может перевезти столько груза, сколько раньше возил флот за целый месяц. А за счет того, что сами они достаточно мощные, изменились задачи и тактика проводки. Если мы помогаем газозовам на определенных участках, а не ведем от кромки до кромки, то за день можем иногда провести три судна, тогда как раньше вели одно, порой несколько дней. В прошлом было больше ледоколов, но и дистанция была длиннее.

– Насколько режим вашей работы можно назвать напряженным и есть ли между рейсами нормированный перерыв?

– На ледоколах два экипажа, и в среднем мы четыре месяца работаем, четыре отдыхаем. Но бывает и пять на три.

Севморпуть не для транзита

– Как вы оцениваете планы правительства по расширению ледокольного флота? Хватит ли атомоходов для достижения плановых объемов перевозок по Севморпути в восемьдесят миллионов тонн?

– Если посчитать пять ледоколов проекта 22220 и три «Лидера», а также действующие ледоколы с продленным сроком эксплуатации, этих сил на первом этапе должно хватить. Но все зависит от интенсивности перевозок, а также от типа и ледового класса судов, которые нужно будет водить. Если проводка будет нужна судам на протяжении всей трассы, то ледоколов на них не хватит. Но, повторюсь, есть газозовы, которые большую часть пути могут пройти без нашей помощи. Возьмем две сверхтанковые проводки этого года: если рейс «Кристофа де Маржери» ледокол «Ямал» вел всю дорогу, то уже «Владимир Воронин» прошел трассу почти самостоятельно. Лично я придерживаюсь той точки зрения, что в Карском море газозовы могут идти самостоятельно до пролива Вилькицкого. Даже раньше, не при таком чистом лете, мелкие пароходы передвигались сами до тяжелых участков, где их встречали ледоколы, дежурящие каждый в своем месте. Думаю, в итоге на Севморпути вновь выстроится такая система. Вероятно, с увеличением ледокольного флота судопоток будет расти. В жизни так всегда: когда появляется возможность, появляется и желание ею воспользоваться.

– Обычно так начинаются разговоры о сравнении Севморпути и Суэцкого канала...

– Их нельзя сравнивать ни при каких условиях. Во-первых, в Арктику может прийти только более крепкое, а значит, тяжелое и более дорогое судно. Таких в мире мало, и

никому особо они не нужны. Во-вторых, большая часть грузоперевозок в мире – строго линейные, покупатель точно знает, когда получит заказ. Арктика на данном этапе четкого соблюдения сроков в любой сезон обеспечить не может. Еще часто слышу вопросы, почему Китай не возит контейнеры в Европу Севморпутем, а по-прежнему выбирает Суэц. Потому что на южном маршруте контейнеровоз часто делает остановки: у него десятки портов по дороге, которые возьмут груз и дадут другой. На трассе Севморпути промежуточных пунктов нет.

Поэтому Севморпуть нужен в первую очередь для внутренних перевозок, включая вывоз природных ресурсов и северный завоз. Для этих целей нам изначально ледоколы и понадобились. А, к примеру, американцам ледоколы совершенно не нужны, кроме как для военных целей.

– Как раз сейчас США изучают возможности расширения собственного ледокольного флота, в том числе за счет атомных ледоколов. Как думаете, обратятся ли американцы к компетенциям России?

– Не думаю, что они станут заказывать ледоколы у нас. Строить ледоколы американцы умеют, атомные тоже. Вполне могут сами справиться с этой задачей. К тому же Береговая охрана США – это вид вооруженных сил страны. Поэтому привлекать иностранных специалистов для работы на своих ледоколах они не станут.

Но такие ледоколы, как наши, им и не нужны, поскольку у американцев нет транспортной магистрали и такого количества задач, которые им нужно было бы решать на своем Севере. Ровно поэтому у Канады ледокольный флот не такой мощный, потому что там на Великих озерах и на реках им нужны более мелкие суда.

Лучше нас никто не проведет

– «50 лет Победы» – единственный атомный ледокол, пригодный для круизов на Северный полюс. Насколько выгодно выполнять эту функцию и повлияла ли пандемия на берегу на расписание туристических поездок к полюсу?

– Как раз сейчас, с полной отменой круизов, стало очевидно, что их отсутствие негативно сказывается на бюджете предприятия. Идея круиза появилась оттого, что летом ледокол свободен, есть возможность дополнительного заработка. Не говоря уже о благоприятном вкладе в имидж как атомного ледокольного флота, так и российской Арктики в целом. Поэтому вред, который нанес коронавирус туристической отрасли, почувствовали и мы. Но мы переживем, а вот как справится туристическая компания, которая нас фраговала, сказать не могу.

– Сколько туров за один сезон было до кризиса и каково количество туристов в одной поездке?

– Четыре-шесть рейсов с туристами за сезон. Наш ледокол берет до 120 туристов (продолжительность тура составляет 13 дней, из них 11 дней на ледоколе; путевка стоит около двух миллионов рублей. – «Эксперт»).

– Каково ваше отношение к идее дальнейшей интернационализации Севморпути: созданию мягкого согласовательного режима для любых судов и допуску чужих ледоколов к проводке?

– Севморпуть уже давно интернационален и свободен для гражданского судоходства. Чтобы пройти по трассе, надо иметь судно, которое по своему классу удовлетворяет условиям международного Полярного кодекса. Ограничения были прописаны из-за необходимости бережного отношения к арктическому региону с экологической точки зрения, а также из-за его потенциальной опасности при навигации: мало у кого есть опыт плавания в этих водах, да и лед представляет опасность для любого судна. Если условия допуска выполняются, российские службы судно даже не досматривают, Администрация Севморпути выдает разрешение – и вперед.

Особые разрешительные условия для военных кораблей, на мой взгляд, абсолютно логичны. Конечно, мы искренне верим, что военных действий в регионе никогда не будет.

Но когда в преддверии Второй мировой мы провели немецкий крейсер через Севморпуть, он изучил акваторию, и потом эта информация была использована против СССР. Понятно, что сейчас спутниковые системы позволяют и без прохода по трассе узнать о ней подробности. Но какие-то нюансы остаются, и мы должны нашу зону охранять.

Вести суда на Севморпути могут только российские ледоколы. Это определено правилами плавания по Севморпути. Нельзя же, к примеру, к работе в своем порту допускать чужие буксиры, что уж тут говорить об Арктике. Тем более лучше нас этого никто не сделает.

<https://expert.ru/expert/2020/31/ledokolschiki-pryamo-ne-hodyat/>

ТАСС; 2020.27.07; РЖД НЕ ПЛАНИРУЮТ СТРОИТЬ НОВЫЕ Ж/Д ЛИНИИ И ВЫРУБАТЬ ЛЕСА ВДОЛЬ БЕРЕГОВОЙ ЛИНИИ БАЙКАЛА

РЖД не планируют строить новые железнодорожные пути вдоль береговой линии Байкала и вырубать для этого леса в рамках модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей. Об этом ТАСС сообщили в **пресс-службе РЖД**.

«Проекты по развитию железных дорог, которые ОАО «РЖД» реализует на территории Иркутской области, Республики Бурятия и Забайкальского края, не предусматривают строительство новых линий железных дорог и вырубку для этого леса вдоль береговой линии озера Байкал. Речь идет исключительно о реконструкции существующих станций и действующих железнодорожных линий между ними, включая приведение полосы отвода в нормативное состояние, строительство дополнительных путей и некоторых технологических объектов вдоль БАМа и Транссиба», – пояснил представитель холдинга.

Экологичные магистрали

В РЖД напомнили, что в состав Байкальской природной территории входят озеро Байкал, а также обширные территории, прилегающие к озеру Байкал на расстоянии до 200 километров. Исторически на этих землях проходят тысячи километров железнодорожных путей, формирующих Байкало-Амурскую и Транссибирскую магистрали. Развитие Восточного полигона железных дорог при этом предусматривает использование самого экологически чистого вида тяги – электрификацию линий БАМа, для чего также потребуется строительство тяговых подстанций и модернизация локомотивных депо.

Представитель РЖД подчеркнул, что речь ни в коем случае не идет о строительстве новых линий железных дорог вдоль береговой линии озера Байкал и вырубке для этого лесных массивов, запрещено и строительство жилых и рекреационных объектов на этих территориях. Но некоторые технологические железнодорожные объекты действительно невозможно построить без вырубки небольшой лесной полосы шириной 10-15 метров вдоль действующих железных дорог, в подавляющем большинстве случаев вдали от береговой линии Байкала, и только в тех случаях, когда отсутствуют другие варианты размещения объектов инфраструктуры.

«При этом в обязательном порядке предусматриваются компенсационные мероприятия по восстановлению лесного фонда и высадке саженцев (5 саженцев на каждое дерево), строительство очистных сооружений. Дополнительный экологический эффект будет достигнут за счет использования в перевозках электровозов, улучшится и транспортная доступность для местных жителей за счет строительства разноуровневых пересечений железных и автомобильных дорог», – заключили в компании.

Ранее газета «Коммерсант» сообщила, что Всемирный фонд дикой природы (WWF России) просит **президента России Владимира Путина** не подписывать закон, призванный ускорить железнодорожные стройки РЖД. Документ, одобренный в пятницу Советом федерации, разрешает, в частности, не проводить государственную экологическую экспертизу при возведении железных и автомобильных дорог, портов и аэродромов на особо охраняемых природных территориях. По мнению экологов, реализация закона неминуемо приведет к фрагментации заповедных земель и негативно отразится на популяции редких животных, писало издание.

<https://tass.ru/ekonomika/9059053>

На ту же тему:

<https://realty.ria.ru/20200727/1574972643.html>

КОММЕРСАНТЪ; 2020.27.07; АВАРИЙНОСТЬ В РОССИИ СОКРАЩАЕТСЯ

Дорожно-транспортный травматизм в России уверенно снижается – за 6 месяцев 2020 года количество ДТП снизилось почти на 14%, удалось спасти более 300 жизней.

По данным официальной статистики аварийности, за 6 месяцев 2020 года на российских дорогах зафиксировано 61,4 тыс. дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими, что на 13,9% меньше, чем годом ранее. В них погибло более 6,4 тыс. человек (–5,7%) и ранено 77,7 тыс. человек (–14,7%). К августу данные могут быть уточнены (в связи с тем, что погибшим в ДТП считается человек, смерть которого наступила в течение месяца после происшествия), но тренд на улучшение ситуации поменяться не должен.

Свою роль сыграла, конечно, пандемия – из-за ограничений и карантина на дорогах снизилось число автомобилей. Особенно это было заметно в апреле и мае, когда аварийность сокращалась действительно значительными темпами. К уменьшению общего числа ДТП на автодорогах привело кратное уменьшение объемов транспортных и пешеходных потоков. Небольших аварий без пострадавших и погибших с января по июнь произошло более 712 тыс., что на 19,7% меньше, чем годом ранее.

Меньше гибнет детей

Отдельные показатели аварийности снижаются еще быстрее. За полгода удалось почти на 30% снизить количество дорожно-транспортных происшествий с участием детей (в возрасте до 16 лет) и на 21% – число погибших в них. На 36,5% уменьшилось число ДТП с участием детей на пешеходных переходах. Таких результатов удалось добиться благодаря комплексу мер, предпринимаемых МВД России и другими органами власти: проведению масштабных кампаний по обучению детей основам безопасности дорожного движения, устройству дополнительного освещения на них, вовлечению детей в отряды ЮИД.

На 6% снизилось количество ДТП, связанных с выездом на полосу встречного движения (и на 33,6% – число погибших в них). В немалой степени этому способствовала повсеместная установка на дорогах разделительных ограждений. В последние годы власти начали активно применять новые тросовые ограждения – они компактнее, их можно смонтировать в ограниченном пространстве, их проще ремонтировать. Работа эта продолжается и сегодня. Барьерное ограждение разных типов устанавливается на участках федеральных трасс первой технической категории с четырехполосным движением и выше, рассказали в **Росавтодоре**: общая протяженность ограждений по состоянию на 2019 год составляет более 8 тыс. км, до 2020 года появится еще порядка 1 тыс. км.

На 19,5% сократилось и число ДТП, связанных с наездами на пешеходов: это произошло благодаря новым линиям освещения, контрольным дорожным знакам и разметке, применению оптимальных скоростных режимов на подъездах к нерегулируемым переходам. На 11% снизилось количество ДТП, на месте которых зарегистрированы нарушения требований к эксплуатационному состоянию дорог и железнодорожных переездов. Это объясняется реализацией **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги» (БКАД)**, в рамках которого региональная дорожная сеть приводится в нормативное состояние. Результаты уже видны многим водителям невооруженным взглядом.

В **Росавтодоре** отмечают снижение на 18,6% аварийности и на федеральных трассах. «Положительной динамики удастся добиться за счет детального разбора причин и условий каждого ДТП, с последующим определением перечня мероприятий по ликвидации аварийно-опасных участков и выполнением работ, – поясняют в ведомстве. –

Немаловажную роль в этом процессе играет слаженная работа подведомственных **Росавтодору** учреждений и региональных подразделений Госавтоинспекции».

ВИД НАРУШЕНИЯ КОЛИЧЕСТВО ДТП РОСТ К ПРОШЛОМУ ГОДУ, %

Нарушение правил проезда перекрестков 11 008 –12,6

Неправильный выбор дистанции 5818 –15,3

Несоответствие скорости конкретным условиям 5811 13,3

Нарушение правил проезда пешеходных переходов 5313 –15,6

Выезд на полосу встречного движения 5058 –10,1

Нарушение требований сигнала светофоров 1734 –9,3

Нарушение правил обгона 696 –12,8

Данные ГУОБДД МВД России, январь – июнь 2020 года

Дороги свободней – скорости выше

Несмотря на общее сокращение аварийности, ряд проблем в области безопасности дорожного движения по-прежнему стоят остро. Из-за карантинных ограничений большая часть автомобилистов несколько месяцев оставались дома, а те, кто выезжал, часто превышали скорость, поясняет **заместитель начальника ГУОБДД МВД России генерал-майор полиции Олег Понарьин**. Как следствие – увеличение числа столкновений (4927 ДТП в июне, на 30% больше, чем в мае) и опрокидываний (1321 ДТП в июне, на 16% больше, чем в мае). За полгода произошло почти 6 тыс. аварий из-за неправильно выбранной скорости движения.

СПРАВКА. Публикация свежей статистики совпала с очередной волной дискуссии на тему скоростных режимов. Госкомпания «Автодор» предложила нормативно закрепить возможность устанавливать на трассах 1-й категории скоростной режим в 150 км/ч (сейчас разрешенный ПДД максимум – 130 км/ч), как на немецких автобанах. Такое допущение возможно лишь в перспективе, считают в Госавтоинспекции, после изменений документов по стандартизации, правил технологии уборки, содержания и ремонта высокоскоростных дорог. Подобный скоростной режим может быть установлен с учетом сезонных погодных и метеорологических условий.

Сохраняется и рост аварийности с участием транспорта в неудовлетворительном техническом состоянии (более 3,1 тыс. ДТП, +9,1% к аналогичному периоду прошлого года). Об этой проблеме эксперты говорят давно: она объясняется давно назревшим кризисом в области техосмотра автомобилей. Большинство автовладельцев (до 80% по оценкам независимых экспертов) диагностическую карту покупают вместе с полисом ОСАГО, при этом автомобиль на проверку не предоставляют. Практика должна быть исключена после вступления в силу новой редакции закона «О техосмотре» и связанных с ним нормативных актов в марте 2021 года. Почти вся документация уже готова к этой реформе, Госавтоинспекция активно участвует в ее подготовке.

Небезопасный летний отдых

Определенную тревогу вызывает и состояние детского дорожно-транспортного травматизма, обращает внимание **генерал-майор полиции Олег Понарьин**. Весной и летом традиционно вырастает популярность мототранспорта, мода не обходит стороной и подростков – они садятся за руль мопедов, скутеров, квадроциклов и даже мотоциклов, не имея прав на управление. Как следствие – ДТП с участием детей за рулем транспортных средств: в июне произошло 152 таких происшествия (+17,4% к прошлому году), в мае – 80 (–7% к прошлому году). В летнее время также происходит большое количество наездов на детей. Большая их часть находится на каникулах, часто – за городом у родственников, а значит, дети активно перемещаются по дорогам, в том числе на велосипедах и самокатах. Один из таких случаев произошел 26 июня в Подольском районе Подмосковья: в результате наезда автомобиля пострадали 5 пешеходов, включая детей. 17 июня похожее ДТП произошло и в Балашихинском районе.

Незначительный рост аварийности наблюдается с участием детей-пассажиров, которые перевозились без детского удерживающего устройства (ДУУ): в июне количество таких ДТП выросло на 11%, за 6 месяцев – на 2,5%. С 2017 года, напомним, родителям разрешено перевозить детей старше 7 лет без автокресел на заднем сиденье (в зависимости от роста и веса ребенка), на переднем удерживающие устройства обязательны до 12 лет. Ухудшение статистики также объясняется ростом скоростей движения на пустых дорогах, поясняет **член правительственной комиссии по БДД Наталья Агре**, и, как следствие, ростом тяжести последствий. Ведь, несмотря на проводимые социальные кампании, до сих пор не все родители применяют автокресла. Проведенный аналитическим центром НАФИ соцопрос показал, что в собственном автомобиле 70% родителей используют удерживающие устройства, в чужих автомобилях (такси и т.д.) – чуть более 50%. В рамках **нацпроекта БКАД** Госавтоинспекцией совместно с Минздравом сегодня реализуется федеральная программа «Детство без опасности», цель которой – донести до родителей необходимость обязательного применения ДУУ при перевозке детей и научить ими пользоваться.

Больше сидят дома – больше пьют

Другая проблема – рост количества ДТП, произошедших по вине водителей в состоянии опьянения. Работает «сезонный фактор» – летом граждане уходят в отпуск, больше находятся за городом, позволяя себе чаще употреблять спиртное. Это автоматически приводит к увеличению числа пьяных на дорогах, несмотря на действующие санкции. С формальной точки зрения, число ДТП, произошедших по вине пьяных водителей, за полгода снизилось на 13,5%, при этом аварийность по вине автомобилистов, отказавшихся от освидетельствования, и число погибших в них – увеличилось (на 1,8% и 35,6% соответственно).

Это объясняется комплексом причин. Автомобилисты, желая уйти от более жесткой ответственности за «пьяное» ДТП (особенно после употребления наркотиков) или не желая, чтобы состояние опьянения было официально зафиксировано, намеренно отказываются от проверки. Для борьбы с этим явлением в редакции нового КоАП, который сейчас готовится Минюстом, ранее предлагалось ввести усиленное наказание для отказавшихся от освидетельствования. «Если есть подозрения на то, что растет процент отказов у тех, кто находится в наркотическом опьянении, уходя таким образом от постановки на учет в диспансере, то санкции за отказ было бы логичнее поднять», – считает **первый зампред комитета Госдумы по госстроительству Вячеслав Лысаков**.

Иногда причиной служат и объективные обстоятельства, когда проверку просто негде провести (например, когда на весь регион одна клиника или лаборатория). Тогда инспекторы предлагают автомобилистам отказаться от процедуры по обоюдному согласию. Руководство МВД России озвучивало эту проблему еще в 2017 году, на тот момент в России числилось 3,9 тыс. центров и больниц, где можно было проверить пьяных водителей. В марте 2018 года правительственная комиссия по профилактике правонарушений рекомендовала Минздраву расширить сеть таких центров. По данным министерства, в 2014–2019 гг. количество организаций, имеющих подразделения медосвидетельствования на состояние опьянения, выросло с 590 до 739, число отделений кабинетов медосвидетельствования на состояние опьянения – с 676 до 900.

Что будет с аварийностью дальше

Основная задача Госавтоинспекции – добиться снижения смертности в ДТП и по максимуму удержать темпы, набранные за предыдущие годы. Осенью дорожное движение вернется почти в «допандемийный» режим, а значит, риски аварийности снова возрастут. Непривычно большое количество транспорта эксперты, кстати, ожидают в августе (обычно в этом месяце дороги пустые из-за отпусков).

Сохранение темпов снижения аварийности во многом зависит от экономических возможностей государства. С 2018 года в рамках **нацпроекта БКАД** значительные

Министерство транспорта РФ

средства направляются на обновление автопарка подразделений Госавтоинспекции, закупку нового оборудования для контроля дорог, установку новых комплексов фиксации нарушений и т.д.

СУБЪЕКТ ФЕДЕРАЦИИ ЧИСЛО ДТП ПРИРОСТ, %

Республика Марий Эл	243	-35,9
Магаданская область	84	-30,0
Пермский край	1015	-28,8
Ростовская область	986	-28,1
Вологодская область	486	-27,1
Республика Тыва	162	-24,7
Республика Саха (Якутия)	282	-23,2
Оренбургская область	710	-21,5
Санкт-Петербург	2346	-21,2
Ставропольский край	1061	-21,1

«Не думаю, что финансирование **нацпроекта БКАД** будет урезано, – считает **глава общественного совета при Минтрансе России, директор института экономики транспорта ВШЭ Михаил Блинкин**. – Ведь программа **БКАД** представляет собой ремонт низовой сети автодорог. А значит, в ней занят преимущественно малый и средний бизнес. Создано большое количество рабочих мест. **Нацпроект** представляет собой мощный антикризисный инструмент. Эффект по поддержке бизнеса от него совершенно реальный, госзаказы в рамках **БКАД** – опора для многих небольших компаний».

При этом **Михаил Блинкин** считает, что в новых реалиях необходимо скорректировать изначально заложенный показатель социального риска в ДТП. Нынешняя редакция документа предполагает, что к концу 2024 года не более 4 человек на 100 тыс. населения будут погибать в ДТП. Это показатель Швейцарии, Норвегии, Швеции, Сингапура, Великобритании, Дании и других стран, где к снижению аварийности шли десятилетиями. Чтобы достигнуть этой цели, России необходимо сокращать количество ДТП на 20% в год, **подчеркивает Михаил Блинкин**. «Россия в последние годы шла уверенными темпами, снижая уровень социального риска в ДТП на 7–8% ежегодно, – поясняет эксперт. – Вот эти темпы и надо поддерживать. В этом случае к 2024 году показатель снизится примерно до 8, к 2030 году – до 6. Это очень достойный и, главное, реалистичный сценарий для России, к которому и стоит стремиться».

СУБЪЕКТ ФЕДЕРАЦИИ ЧИСЛО ДТП ПРИРОСТ, %

Республика Ингушетия	93	38,8
Республика Коми	439	8,4
Ленинградская область	1210	3,4
Новосибирская область	979	-0,1
Чеченская Республика	90	-1,1
Смоленская область	398	-1,2
Мурманская область	351	-2,0
Республика Хакасия	227	-2,2
Белгородская область	537	-3,6
Красноярский край	1456	-3,6

Данные ГУОБДД МВД России, январь – июнь 2020 года

Материал подготовлен в рамках реализации федерального проекта «Безопасность дорожного движения» национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**»

<https://www.kommersant.ru/doc/4432157>

ТАСС; 2020.27.07; БУРЯТИЯ ПОЛУЧИТ ДОПОЛНИТЕЛЬНО БОЛЕЕ 312 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ

Республика Бурятия получит из Резервного фонда правительства РФ дополнительно 312,5 млн рублей в 2020 году на ремонт дорог по нацпроекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». Об этом в понедельник сообщила пресс-служба республиканского правительства.

«312,5 млн рублей получит Бурятия из Резервного фонда правительства России. Дополнительные средства будут направлены на ремонт дорожной сети в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», – говорится в сообщении.

Уточняется, что на эти деньги планируется отремонтировать 16 км дорог регионального значения.

В целом по нацпроекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» в 2020 году в Бурятии планируется отремонтировать более 110 км трасс на сумму около 3 млрд рублей из федерального бюджета.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/9059325>

ТАСС; 2020.27.07; ТРОЛЛЕЙБУСНОЕ ДВИЖЕНИЕ ОТКРЫЛИ НА БОЛЬШОМ КАЗАНСКОМ КОЛЬЦЕ, СТРОЯЩЕМСЯ ПО НАЦПРОЕКТУ

Движение троллейбуса по постоянной схеме открыли в рамках первого этапа строительства Большого казанского кольца, возводимого по национальному проекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». Об этом в понедельник сообщается на сайте министерства транспорта и дорожного хозяйства Татарстана.

На участке первого этапа Большого казанского кольца строят четырехполосную дорогу, которая будет соответствовать категории магистральной улицы, путепровод над Фермским шоссе и надземный пешеходный переход. Строительство первого этапа планируется завершить к 30 августа этого года.

«Полностью завершено устройство тротуаров. Выполнен монтаж остановочных павильонов на остановке «Улица Борисковская». Строители завершили устройство контактной сети троллейбуса и наружного освещения с подключением по постоянной схеме», – говорится в сообщении по итогам отчетной недели.

Строительство первого этапа началось в июле прошлого года на участке протяженностью 800 м от улицы Мидхата Булатова до улицы Борисковская. На стройке первого этапа на прошлой неделе были заняты 68 рабочих и 13 единиц техники.

Большое казанское кольцо – магистраль для пропуска и перераспределения транспортных подходов на подъезде к центру города. Проект реализуется с 2010 года. В 2020 году на строительство участка Большого казанского кольца по национальному проекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» выделено федеральное финансирование в размере 490 млн рублей.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/9058949>

ТАСС; 2020.27.07; В КЧР ОТКРОЕТСЯ ПЕРВЫЙ ЦЕНТР ПРОФИЛАКТИКИ ДЕТСКОГО ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМА

Власти Карачаево-Черкесии (КЧР) планируют открыть первый в регионе мобильный центр по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма «Лаборатория безопасности». Об этом ТАСС сообщил инспектор управления ГИБДД МВД по КЧР Ибрагим Токов.

«В Карачаево-Черкесской Республике состоится открытие республиканского центра по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма с использованием комплекса «Лаборатория безопасности» на базе КЧР ГБПОО [государственное бюджетное профессиональное образовательное учреждение] «Аграрно-технологический колледж».

Мобильный комплекс регулярно будет выезжать в образовательные учреждения всех районов республики», – рассказал он.

Токов отметил, что центр позволит работать с детьми самого разного возраста, дошколятами и школьниками. Открытие центра запланировано в октябре.

Как сообщили в Министерстве образования и науки КЧР, реализация проекта поможет привить юным жителям региона навыки безопасного поведения на дорогах и быть готовыми к участию в интенсивно развивающейся транспортной среде региона.

Программа профилактики детского дорожно-транспортного травматизма «Лаборатория безопасности» реализуется Госавтоинспекцией МВД, Российским союзом автостраховщиков, экспертным центром «Движение без опасности» при поддержке Министерства образования и науки РФ и **Министерства транспорта РФ**.

<https://tass.ru/obschestvo/9055617>

ТАСС; 2020.27.07; В МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ СДЕЛАНО 67% ОБЩЕГО ОБЪЕМА РАБОТ ПО РЕМОНТУ ДОРОГ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА

Объем выполненных дорожных ремонтов по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в 2020 году в Мурманской области выполнен на 67%. Об этом в понедельник в ходе оперативного совещания в правительстве региона сообщил **министр транспорта** Мурманской области Артем Гришин.

«В настоящий момент на региональной сети в работе находятся все восемь участков дорог. На 27 июля выполнено 67% объемов работ, рост за неделю составил 6%. Устройство верхнего слоя покрытия – прирост за неделю составил 19%, уложено почти 150 тыс. кв. м, также нанесение горизонтальной разметки прирост за неделю составил 11%, нанесено более 1 тыс. кв. м разметки», – сказал Гришин.

Он подчеркнул, что темпы ремонта дорог увеличились, по агломерации Мурманская дополнительно взяты в работу четыре объекта. «По городу Мурманску на прошлой неделе произошел достаточно хороший рывок, дополнительно взято четыре объекта в работу, итого сейчас проходит ремонт на 16 объектах. На 27 июля выполнено 17% работа, прирост за неделю составил 5%, по капитальным объектам общий объем работ сейчас составляет 24%, за текущую неделю прирост 12%. Отфрезеровано 6 тыс. кв. м, и сегодня приступаем к укладке асфальто-бетонного покрытия», – уточнил министр.

Кроме того, по информации регионального **Минтранса**, в городе Кола работы на пяти объектах завершены, проводится независимая оценка, после подтверждения укладки асфальта в необходимых параметрах, подрядчику будет произведена оплата в срок до 1 августа 2020 года. При этом город Кола уже приступает к планированию ремонтных работ на 2021-2022 годы.

Всего в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** на 2020 год в Мурманской области предусмотрено приведение в нормативное состояние 60,1 км автомобильных дорог, в том числе 40,9 км дорог регионального значения и более 19 км автомобильных дорог агломерации «Мурманская». Общее финансирование работ из бюджетов всех уровней составляет более 1,3 миллиарда рублей.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/9059169>

РИА НОВОСТИ; 2020.27.07; ЧИНОВНИК РОСГРАНСТРОЯ НАКАЗАН ЗА НАРУШЕНИЯ КОНКУРСА НА РЕМОНТ КПП

Директор Владивостокского филиала ФГКУ «Росгранстрой» привлечен к административной ответственности за нарушения в конкурсной документации на проектирование реконструкции автомобильного **пункта пропуска** через границу с КНР «Полтавка», сообщает Дальневосточная транспортная прокуратура.

Приморская транспортная прокуратура в мае провела проверку открытого конкурса в электронной форме на право заключения госконтракта на сумму более 34 миллионов

рублей для выполнения проектно-изыскательских работ по реконструкции **пункта пропуска** «Полтавка». Реконструкция **пункта пропуска** планируется в рамках реализации **нацпроекта «Международная кооперация и экспорт»**.

«Установлено, что в конкурсной документации допускается субъективная оценка членами комиссии критериев оценки заявок участников. Кроме того, в положения проекта государственного контракта включены необоснованные условия о выполнении подрядчиком не предусмотренных заданием на проектирование дополнительных работ без их оплаты», – говорится в сообщении.

По данному факту в отношении директора Владивостокского филиала ФГКУ «Росгранстрой» возбуждено дело по ч. 4.2 ст. 7.30 КоАП РФ «Утверждение конкурсной документации с нарушением требований, предусмотренных законодательством РФ о контрактной системе в сфере закупок». Санкция статьи предусматривает штраф для должностных лиц в 3 тысячи рублей.

«По результатам рассмотрения постановления УФАС по Приморскому краю должностное лицо признано виновным и привлечено к административной ответственности в виде штрафа. Постановление в законную силу не вступило», – сообщает прокуратура.

<https://realty.ria.ru/20200727/1574960563.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.27.07; ТРИ НОВЫХ ПУНКТА ПРОПУСКА БУДУТ ДОСТУПНЫ ДЛЯ ВЪЕЗДА В РОССИЮ ПО ЭЛЕКТРОННОЙ ВИЗЕ

Иностранцы граждане после открытия границ смогут въезжать в Россию по электронной визе через речной **пункт пропуска** в Хабаровске, смешанный **пункт пропуска** (летом – речной, зимой – автомобильный) в Благовещенске и автомобильный в Кяхте (Бурятия), сообщает **пресс-служба** правительства РФ в воскресенье.

Соответствующее распоряжение утвердил **председатель правительства РФ Михаил Мишустин**.

«Три новых **пункта пропуска**, где действуют электронные визы, добавляются к десяти уже действующим на Дальнем Востоке. Это аэропорты Анадыря (Угольный), Благовещенска, Владивостока (Кневичи), Петропавловска-Камчатского (Елизово), Улан-Удэ (Мухино), Хабаровска (Новый), Читы (Кадала) и Южно-Сахалинска (Хомутово), а также автомобильные **пункты пропуска** – Полтавка и Турий Рог в Приморье», – говорится в сообщении.

Отмечается, что электронная виза оформляется онлайн бесплатно, является однократной и выдаётся на восемь суток. Для её получения не требуется приглашений, брони в отеле или каких-либо других документов, подтверждающих цель поездки. Подать заявку на получение визы можно за четыре дня до начала путешествия.

«Такой упрощённый порядок пользуется популярностью у иностранцев для туристических, деловых, гуманитарных поездок, в том числе для участия в научных, культурных и спортивных событиях», – добавили в **пресс-службе**.

Пересекать границу по электронной визе пока разрешается только через погранпункты в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, Калининградской области и на Дальнем Востоке.

«С 2021 года упрощённый порядок планируют распространить на всю страну, а срок пребывания иностранных граждан в России увеличить до 16 дней. Это поможет развитию туризма, повысит инвестиционную привлекательность регионов и будет способствовать росту экономики в целом», – говорится в сообщении **пресс-службы**.

ЭКСПЕРТ; ГРАММАТЧИКОВ АЛЕКСЕЙ; 2020.27.07; ИНДИВИДУАЛЬНАЯ МОБИЛИЗАЦИЯ

Распространение электросамокатов и прочих новых средств индивидуальной мобильности с электромотором вызывает противоречивую реакцию в обществе. Между тем этот рынок бурно растет, особенно на фоне пандемии, и срочно требует норм регулирования

Пандемия всколыхнула спрос на альтернативные средства передвижения на электрическом ходу: стремясь избежать общественного транспорта, люди все более широко используют электросамокаты, гироскутеры, моноколеса, электровелосипеды и прочие так называемые средства индивидуальной мобильности (СИМ) на электромоторах. Например, в группе «М.Видео-Эльдорадо» только в июне прирост продаж электрических СИМ составил 25 и 70% в деньгах, по сравнению с июнем прошлого года. Как рассказали «Эксперту» в сети магазинов «Позитроника», спрос на электросамокаты этим летом у них вырос в два раза по сравнению с прошлогодними показателями. Почти втрое скакнул спрос на некоторые виды СИМ и на сайте объявлений «Авито».

Легче, дешевле, функциональнее

Создание первого самоката приписывают каретному мастеру из Германии Михаэлю Кесслеру, который в 1761 году сконструировал «самоходную площадку для передвижения», отдаленно напоминающую современный самокат. В начале прошлого века на самокаты начали устанавливать моторы: первые моторизированные самокаты начала серийно выпускать в 1915 году компания Autoped в Нью-Йорке. Примечательно, что с самого начала на такие самодвижущиеся устройства ставили как компактные двигатели внутреннего сгорания, так и электромоторы (в конструкции Autoped электромотор был встроен в переднее колесо). Однако первые электросамокаты из-за несовершенства свинцовых батарей и электромоторов были тяжелыми, громоздкими и к тому же дорогими. Настоящий прорыв случился в начале 2000-х, когда технологии и появление литий-ионных аккумуляторов позволили делать электросамокаты легкими, быстрыми, с большим запасом хода и при этом доступными по цене.

В последние годы продажи электросамокатов во всем мире переживают бурный рост: по данным Statista, в нынешнем году объем рынка достигнет почти 50 млн единиц, на 47% больше, чем в 2016-м (см. график 1). Россия не отстает от этого тренда. Если в начале 2010-х продажи электросамокатов в стране исчислялись десятками тысяч единиц, то сейчас счет идет на сотни. Например, маркетологи «М.Видео-Эльдорадо» заявляют, что только за первое полугодие текущего года продажи электросамокатов в России уже превысили 100 тыс. единиц.

Помимо электросамокатов распространенные виды электрических СИМ – электрические гироскутеры (платформа с двумя колесами на электрическом приводе без ручки, ноги на которую ставятся параллельно) и моноколеса (движение построено на работе одного колеса, ноги помещаются на подставки, расположенные с двух сторон от него), а также электрические велосипеды.

Среди этих устройств электросамокаты занимают доминирующие позиции: по оценкам «М.Видео-Эльдорадо», 77% от общего количества электрических СИМ (в прошлом году было 60%). Гироскутеры и моноколеса сейчас занимают 22%, и их доля снижается. А доля электрических велосипедов сейчас оценивается на уровне одного процента (см. график 2). «Спрос на гироскутеры снижается из-за ограниченного функционала и отсутствия инноваций, а сам сегмент становится нишевым, – говорит Валерия Андреева, руководитель департамента по связям с общественностью группы «М.Видео-Эльдорадо». – Их приобретают преимущественно в качестве подарка детям или подросткам для развлечения в парках. Моноколеса для взрослых пользователей работают по тому же принципу, что и гироскутеры, но отличаются повышенной маневренностью и проходимостью, более высокой скоростью и емкостью аккумулятора. В этом сегменте расширяется ассортимент более доступных моделей для прогулок. Что же касается

электровелосипедов, то это перспективный сегмент, который будет все более востребован в ближайшие годы».

Рост популярности электросамокатов связан с тем, что растут их потребительские характеристики: средний вес электросамоката сейчас составляет подъемные 8-15 кг, а от одной зарядки на таких устройствах можно проезжать 20-40 км. «Электросамокаты не много весят, заряда хватает на несколько часов езды, и даже если аккумулятор разрядится, им можно пользоваться как обычным, отталкиваясь ногой от земли. Еще один плюс электрических самокатов и других СИМ – возможность передвигаться в городе без пробок. Кроме того, электросамокаты работают от электричества, а значит, не требуют заправки бензином. Это в разы экономнее, чем использовать автомобиль, чтобы проехать расстояние в десять километров. И о проблемах с парковкой можно забыть: если у человека есть собственный СИМ, его без труда можно оставить в квартире или офисе», – говорит Алексей Тузов, независимый эксперт транспортной отрасли.

При развитии своего функционала электросамокаты снижаются в цене: если еще два-три года назад она начиналась с 30–40 тыс. рублей, то в этом году электросамокат начального уровня можно приобрести за 15-18 тыс. рублей. Что касается марок, то доминирование на рынке электрических СИМ прочно заняли китайцы (российские компании предпринимают попытки выйти на этот рынок, но в основном они пытаются развивать свою собственную марку, делая электросамокаты из китайских комплектующих. Например, в Москве так производят самокаты под российским брендом Reactive). Среди наиболее распространенных электросамокатов продавцы называют марки Xiaomi, IconBIT, Mizar, Tribe, Ninebot, Cactus и Digma. «Динамичному развитию сегмента электросамокатов способствует расширение ассортимента, растущая доступность технологий и появление новых модификаций, которые востребованы для различных сценариев использования, – продолжает Валерия Андреева. – Так, кроме городских моделей россиян заинтересовали электросамокаты с большими надувными колесами для комфортного передвижения по дорогам с неровной поверхностью и самокаты с седлами для перемещения сидя. Позитивную динамику продемонстрировали и модели для детей. Их вес составляет четыре-пять килограммов, они выдерживают нагрузку до 50 килограммов и развивают скорость до шести километров в час; детские модели также имеют целый ряд функций для безопасного использования».

Самокатный шеринг

Росту спроса на электрические СИМ, особенно в период пандемии, способствовал и повышенный спрос со стороны корпоративных покупателей. Так, курьеры при доставке товаров все больше пользуются электросамокатами. А наиболее перспективное направление сегодня – использование электросамокатов и других СИМ в услугах проката. По прогнозам McKinsey, к 2030 году глобальный объем услуг шеринга в сфере так называемой микромобильности достигнет 500 млрд долларов, из них 200-300 млрд будет приходиться на США, 100-150 млрд – на Европу и 50 млрд – на Китай.

В мире уже в общей сложности насчитывается свыше сотни заметных компаний, которые развивают свою деятельность в сфере услуг электросамокатного шеринга – например, заметной компанией стал сервис Lime, инвестором которого выступает Uber. Агрессивно на этом рынке ведут себя также такие компании, как Link, Pony, Tier, Bird, Razor, Veo, Helbiz, Wheels. Работают они по принципу каршеринга, когда пользователь с помощью специального приложения на смартфоне платит поминутно за пользование самокатом, при этом в некоторых случаях самокат нужно вернуть или на одну из парковочных станций, или же просто, как и автомобиль, оставить где-нибудь в городе.

В России последние несколько лет рынок шеринга СИМ тоже динамично развивается. Например, в Москве прокат электросамокатов появился еще в 2018-м, и только в текущем году столичные власти стали говорить о планах увеличить число электросамокатов в прокате с 2600 до 6000 единиц. «По нашим оценкам, сейчас в системах шеринга в России

насчитывается более 200 тысяч зарегистрированных пользователей, – рассказала «Эксперту» Екатерина Полежаева, генеральный директор консалтинговой компании Datastata CIS. – В России уже реализовано пять крупных инвестиционных проектов в секторе СИМ, общий объем инвестиций составил более миллиарда рублей».

Крупными операторами СИМ-шеринга в России являются такие компании, как You Drive, Whoosh, Samocat, Ecoway, которые работают в ряде крупных российских городов. На растущий рынок этих услуг пытаются пробиться и новые компании: например, в начале июля о выходе на рынок Москвы объявила компания Urent, которая уже успешно развивает этот сервис в Сочи и Краснодаре и, по официальным заявлениям, вложила в этот проект 150 млн рублей.

Динамичное развитие модели проката электрических самокатов объясняется низкой ценой входа в этот бизнес, а также довольно быстрой окупаемостью. По подсчетам специалистов McKinsey, в среднем в мире один электрический самокат для проката сейчас обходится шеринговой компании в 400 долларов, это гораздо дешевле, чем, скажем, приобрести автомобиль. При этом поездка в среднем стоит 0,15 доллара в минуту, длится в среднем 18 минут, то есть средняя цена поездки составляет 2,7 доллара. В среднем один самокат используется пять раз в день, это значит, что ежедневная выручка с одного самоката – 13,5 доллара. По подсчетам McKinsey, с учетом текущих затрат каждый электросамокат окупается в течение 114 дней, или менее чем за четыре месяца.

В российских условиях бизнес по прокату электросамокатов имеет потенциал, но с оглядкой на определенные риски, прежде всего связанные с сезонностью. «Стоимость самостоятельного запуска проекта или оформления франшизы варьируется от 600 тысяч до одного-двух миллионов рублей, – подсчитывает Алексей Тузов. – Пожалуй, основной риск такого проекта – зависимость прибыли от сезона. Аренда самокатов востребована в основном весной и летом. Сейчас на рынке действует не так много компаний по аренде самокатов, поэтому вливаться в эту нишу необходимо как можно быстрее. В ближайшее время услуги аренды самокатов и других средств мобильности будут пользоваться спросом, несмотря на сезонность бизнеса, так что в перспективе бизнесменам целесообразно постепенно запускать подобные проекты, причем не только в Москве и Петербурге, но и в других крупных городах России».

Сами участники рынка самокатного шеринга подтверждают большой спрос на свои услуги. «После режима самоизоляции был невероятный спрос на самокаты, честно говоря, иногда мы не справлялись, просто не успевали их заряжать, – рассказал «Эксперту» Дмитрий Чуйко, основатель проката электросамокатов Whoosh. – Сейчас мы работаем в десяти городах, наш парк насчитывает более десяти тысяч электросамокатов. В ближайшее время мы планируем и дальше масштабировать наш проект.

Когда мы запускаем новый город, мы видим, что сначала люди гуляют на самокатах, а потом начинают ездить на них на работу, по делам и так далее – более длинные поездки в выходные сменяются короткими и частыми поездками в будни. По нашей оценке, рынок шеринга средств микромобильности в России к 2025 году достигнет четырех-восьми миллиардов долларов».

Аренда самокатов в России чуть дешевле, чем в среднем по миру: единоразово за старт поездки пользователь должен заплатить 25-50 рублей, а дальше пять рублей в минуту. Если взять, как и в мировой практике, среднюю продолжительность поездки в 18 минут, то выручка с одной такой поездки составит 1,9 доллара (при 2,7 в среднем по миру).

«Неуправляемый снаряд»

В целом, по оценкам мировых специалистов по урбанистике и городскому транспорту, использование индивидуальных средств электрической мобильности позитивно влияет на развитие транспортных потоков современных мегаполисов, а также на их экологичность. «Более четверти всего мирового населения сейчас живет в городах с населением свыше миллиона человек, и движение автомобильного трафика в большинстве из них крайне

затруднено, – говорится в исследовании McKinsey. – Использование средств микромобильности позволяет повысить среднюю скорость передвижения по городу, решает проблему парковок, снижает стоимость владения транспортными средствами и, наконец, положительно влияет на здоровье за счет нахождения на воздухе.

В связи с этим развитие электрических СИМ официально поддерживается властями крупных городов, в том числе в России. Однако у этого вида транспорта есть и обратная сторона: прежде всего жители городов возмущены беспардонным поведением их пользователей, когда люди на электросамокатах носятся по пешеходным зонам, подвергая опасности как окружающих, так и самих себя. Каждый год в крупных городах, в том числе в России, фиксируются сотни инцидентов с участием электрических СИМ, в результате чего их участники получают серьезные травмы. Согласно исследованию Калифорнийского университета в Лос-Анджелесе, чаще всего пользователи электрических СИМ страдают от падений, столкновения с различными объектами или движущимися транспортными средствами, при этом самые распространенные травмы в результате таких происшествий – переломы костей (40%), травмы головы (31,7%), порезы, растяжения и ушибы (22,7%).

Современная конструкция электросамокатов позволяет некоторым моделям разогнаться до скорости свыше 60 и даже 80 км/ч. «Представьте, что вы летите на такой скорости и на перекрестке из парка выходит молодая мама с коляской.

На такой скорости сложно совершить маневр, и это может привести к трагедии, достаточно небольшого камня на пути либо отсутствующей тротуарной плитки – и вы превращаетесь в летящий снаряд, – говорит Сергей Антонов, генеральный директор компании Golden Motor (поставки комплектующих для электротранспорта). – А на некоторых моделях электрических СИМ, например на моноколесе, может вдруг выйти из строя, скажем, блок управления стабилизацией, в этом случае пользователь теряет управление и падает чаще всего затылком об асфальт и рискует попасть под колеса автомобиля».

Большая проблема безопасности электрических СИМ – отсутствие норм, регулирующих их использование. В прошлом году **Министерство транспорта РФ** предложило внести понятие СИМ в правила дорожного движения, однако до сих пор это предложение осталось на бумаге. «В настоящее время средства индивидуальной мобильности никак не регулируются с точки зрения правил дорожного движения и все передвигающиеся на них лица приравнены к пешеходам, – говорит **Роман Рогизный, начальник департамента юридических услуг компании «Юрист Сосед»**. – Отсутствие правового регулирования приводит к тому, что лица, управляющие СИМ, не обязаны надевать шлем, не обязаны получать водительское удостоверение и могут управлять ими в состоянии опьянения, то есть сложилась ситуация, что правовое регулирование сильно отстает от технического прогресса в сфере средств индивидуальной мобильности».

В мире регулирование электрических СИМ идет по несколько ключевым направлениям: во-первых, в крупных городах развивают сеть велосипедных дорожек, куда разрешают выезжать СИМ, во-вторых, стремятся вводить в обязательном порядке использование шлемов и других элементов защиты, наконец, активно обсуждается необходимость обязательного ограничения скорости на всех продающихся электросамокатах – до более безопасной отметки 20 км/ч. Например, в Германии с прошлого года на электросамокатах нельзя ездить по тротуарам и пешеходным зонам, можно передвигаться только на сертифицированной модели этого СИМ, имея при себе страховку; полиция также строго следит за тем, чтобы на электросамокатах не передвигались в состоянии алкогольного опьянения. И за нарушение этих правил предусмотрены штрафы от 30 до 1500 евро.

<https://expert.ru/expert/2020/31/individualnaya-mobilizatsiya/>

ГОВОРИТ МОСКВА; 2020.27.07; В ГОСДУМЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ЗАФИКСИРОВАТЬ ПРАВИЛА УПРАВЛЕНИЯ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОМ

Зампред комитета по транспорту Владимир Афонский предложил прописать их в ПДД.

Он напомнил, что сейчас водители гироскутеров, электросамокатов и сегвеев считаются пешеходами. «И в ситуации столкновения получается, что столкнулись два пешехода. Один на скорости 3 км/ч, а другой на скорости 20 км/ч», – цитирует Афонского «Коммерсантъ». Он пояснил, что в новом проекте ПДД есть понятие «средства индивидуальной мобильности».

Предлагается, что пользователи такого транспорта должны ездить по велосипедным дорожкам. Согласно правилам, которые предложил Минтранс, для пользователей самокатов и гироскутеров также введут особый дорожный знак – «Движение лиц на средствах индивидуальной мобильности запрещено». Также они смогут проехать под «кирпич» только по тротуару.

<https://govoritmoskva.ru/news/241329/>

ГОВОРИТ МОСКВА; 2020.27.07; В ГОСДУМЕ ПРИЗВАЛИ ОТМЕНИТЬ ОБЯЗАТЕЛЬНЫЙ ТЕХОСМОТР АВТОТРАНСПОРТА

Сегодня в России вступила в силу норма об уголовной ответственности за организацию нелегального ТО.

Член комитета Госдумы по транспорту и строительству Дмитрий Ионин в эфире радиостанции «Говорит Москва» назвал это излишним.

«Во-первых, в ПДД и так есть пункт, что нельзя эксплуатировать технически неисправное транспортное средство. Во-вторых, номинальная [неконтролируемая – прим. ГМ] процедура техосмотра не привела к увеличению количества ДТП из-за технического состояния автомобиля. Поэтому да, его надо отменить, он ни на что сегодня не влияет, это дополнительный препон, который позволяет зарабатывать каким-то людям, либо близким к ГИБДД (техслужбам и т.д.), и ничего более».

Также депутат пояснил, что отменить техосмотр автотранспорта не удаётся из-за лоббизма со стороны тех, кто пытается заработать на этом.

«Это лоббизм. Это, на самом деле, достаточно широкий рынок, на котором кормятся – давайте назовём вещи своими именами – определённые лица. Раньше это были поголовно гаишники, сейчас я уже даже не могу вникнуть. Изначально, когда законопроект был внесён, по крайней мере, до его официального обсуждения, большинство коллег поддерживало эту инициативу. Но как только она вышла на официальное обсуждение, они не против проголосовали, а думское большинство не нажало кнопки и не хватило голосов «за». То есть закон не принят. И аргументы были как раз такие – не торопитесь, давайте лучше скоро мы ужесточим ответственность, и, вроде как, это как-то поможет».

По новым нормам, для проведения законной проверки необходима соответствующая аккредитация в национальной системе аккредитации или в сфере техосмотра ТС. Если её нет, нарушитель попадёт под уголовную ответственность. Преступление будет наказываться штрафом в размере до 300 тысяч рублей, либо обязательными работами на срок до 480 часов, либо арестом на срок от двух до шести месяцев.

<https://govoritmoskva.ru/news/241338/>

РИА НОВОСТИ; 2020.27.07; ЭКСПЕРТ ОЦЕНИЛ УЖЕСТОЧЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НЕЛЕГАЛЬНЫЙ ТЕХОСМОТР

Автолюбители выиграют от введения ответственности организациям за проведение нелегального техосмотра, заявил РИА Новости председатель Всероссийского общества автомобилистов Валерий Солдунов.

С 27 июля в России введена уголовная ответственность за организацию техосмотра без аккредитации Российского союза автостраховщиков. Дополненная статья 171 УК РФ предусматривает за это штраф до 300 тысяч рублей, или обязательные работы до 480 часов, или до шести месяцев ареста.

«Учитывая, что полис ОСАГО не купить без диагностической карты, то чем меньше будет на рынке всевозможных нелегальных историй, тем лучше будет для автомобилистов», – сказал Солдунов.

«Для проведения техосмотра организация должна оборудовать автосервис, чтобы иметь возможность проверять автомобили по всему диагностическому листу. После она подает заявку на аккредитацию в Российском союзе автостраховщиков, те ее аккредитуют. Когда выдается диагностическая карта автомобиля, она сразу выдается в общую базу», – добавил эксперт.

Солдунов отметил, что возможны случаи, когда организация после продажи оборудования или переезда в другой сервис уже не имеет права проводить техосмотр, но продолжает это делать. Страдает в подобных ситуациях именно водитель, получающий «филькину грамоту», отмечает эксперт.

«В данной ситуации, я считаю, это деяние сознательное. Ты знаешь, что у тебя нет оборудования, нет разрешения, но ты продолжаешь этим заниматься. В этой ситуации наказание должно быть ужесточено», – подчеркнул он.

<https://ria.ru/20200727/1574970261.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.27.07; ЭКСПЕРТЫ ОЦЕНИЛИ УЖЕСТОЧЕНИЕ НАКАЗАНИЯ ЗА НЕЛЕГАЛЬНЫЙ ТЕХОСМОТР

Ввести уголовную ответственность за организацию нелегального технического осмотра в РФ необходимо давно, езда с поддельным документом о ТО создает угрозу на дорогах, считают опрошенные РИА Новости эксперты.

С 27 июля в России введена уголовная ответственность за организацию техосмотра без аккредитации Российского союза автостраховщиков. Дополненная статья 171 УК РФ предусматривает за это штраф до 300 тысяч рублей, или обязательные работы до 480 часов, или до шести месяцев ареста.

«Можно сказать, что данная мера – уже назревшее решение, которое давно следовало принять и претворить в жизнь», – сказал **председатель движения «Сильная Россия» Антон Цветков**.

Эксперт полагает, что теневой техосмотр дискредитирует саму идею и необходимость реальной проверки технического состояния транспорта и поддержания автомобиля в порядке.

Его коллега **адвокат, профессор, эксперт «Сильной России» по правовым вопросам Янис Юкша** отметил, что подделка документа о техосмотре – уголовно наказуемое деяние. К тому же если такой документ дает право на управление машиной, а ее состояние не соответствует предъявляемым требованиям, то создается опасность жизни и здоровью всех участников дорожного движения, в том числе и пешеходов.

«Транспортное средство, как средство повышенной опасности, представляет угрозу для жизни и здоровья, и это неплохо, что, наконец, обратили внимание, что подобные деяния действительно создают угрозу на дорогах. Эту ситуацию давно нужно поправить», – пояснил он.

<https://ria.ru/20200727/1574983584.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.27.07; АВТОЭКСПЕРТЫ ОЦЕНИЛИ УЖЕСТОЧЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НЕЛЕГАЛЬНЫЙ ТЕХОСМОТР

Введение в РФ уголовной ответственности за нелегальный техосмотр автомобилей – правильная и своевременная мера, но сейчас многое будет зависеть от ее исполнения на практике, считают опрошенные РИА Новости автоэксперты.

Поправки, согласно которым вводится уголовная ответственность за организацию технического осмотра без аккредитации в национальной системе аккредитации, вступили в силу 27 июля. Для такого нарушения предусмотрен штраф до 300 тысяч рублей или обязательные работы на срок до 480 часов, или до шести месяцев ареста.

«Если вводится уголовная ответственность, значит, в этом есть необходимость. Количество техосмотров, которые сегодня проводятся, не выезжая на станции технического осмотра, уже приблизилось к 80%. Здесь все поставлено на поток, необходимо решать проблему», – считает **директор Национального общественного центра безопасности движения Сергей Канаев**.

Он считает, что число легальных техосмотров после введения уголовной ответственности вырастет. Однако, по его оценке, невозможно будет полностью решить проблему только этой мерой. Автоэксперт также обратил внимание на то, что проблема технического состояния автомобилей на сегодняшний день стоит в РФ не особенно остро, поскольку количество аварий по техническим неисправностям не превышает 1%.

«Гораздо больше аварий на встрече, сбивают пешеходов, управляют автомобилем в состоянии алкогольного опьянения. Это, наверное, более серьезные задачи. Но, тем не менее, и эту задачу (проведение нелегального техосмотра – ред.) нужно решать. Если придуман такой способ, то главное сейчас будет зависеть от его исполнения», – подчеркнул Канаев.

Важность государственного контроля в сфере техосмотра автомобилей отметил и **координатор общественного проекта «Движение» Андрей Орел**. Однако, по его словам, скорого решения проблемы ожидать не стоит.

«Мера хорошая и правильная. Но, к сожалению, на 100% она сразу не заработает. Какая-то часть нелегалов уйдет с рынка, но кардинально это не решит проблему», – прокомментировал Орел.

<https://ria.ru/20200727/1574968893.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.27.07; РСА ПРИЗВАЛ ВОДИТЕЛЕЙ ПРОВЕРЯТЬ АККРЕДИТАЦИЮ ОПЕРАТОРОВ ПЕРЕД ТЕХОСМОТРОМ

Прежде чем пройти техосмотр, автовладельцу стоит проверить, есть ли аккредитация у оператора, к которому он собирается приехать, – если ее нет, то водитель может столкнуться с проблемами на дороге, рассказал РИА Новости **заместитель исполнительного директора Российского союза автостраховщиков (РСА) Сергей Ефремов**.

«Непосредственно для автовладельцев, которые проходят технический осмотр, чтобы исключить возможные проблемы, конечно, в первую очередь, прежде чем поехать на тот или иной пункт технического осмотра, они должны убедиться, что данный оператор имеет аккредитацию», – сказал он. Проверить информацию об операторе можно, в частности, в открытом реестре на сайте РСА.

Как напомнил Ефремов, с 27 июля вступили в силу изменения в статью 171 УК РФ. Вместе с ними теперь появилось понятие аккредитации права на проведение техосмотра. Раньше в статье упоминалось только лицензирование. Оператор ТО должен обратиться за аккредитацией в РСА.

«Если он не получал аккредитацию в Российском союзе автостраховщиков, то соответствующим образом его деятельность будет незаконной и будет подпадать под действие статьи 171 Уголовного кодекса», – пояснил он.

Информация оператора ТО, получившего аккредитацию, заносится в единый реестр, который ведет союз и который уже был упомянут выше. Оттуда данные передаются в базу ЕАИСТО – единую автоматизированную информационную систему технического осмотра, которая принадлежит МВД. На сайте ЕАИСТО можно проверить легитимность диагностической карты.

Неаккредитованный оператор просто не сможет передать диагностическую карту в базу. А значит, при проверке водителя это будет равноценно тому, что техосмотр он не прошел. Следовательно, он не может заключить договор ОСАГО и в целом не имеет право эксплуатировать транспортное средство. А с 1 марта 2022 года за езду без ТО предусмотрен штраф.

Ефремов рассказал, что союзу известны случаи, когда оператора лишали аккредитации, но от его имени продолжалась работа и проведение техосмотров. «Надеемся, что в соответствии с этой статьей желающих будет меньше, и статья будет являться достаточно серьезным заградительным барьером, который не будет позволять работать без аккредитации», – резюмировал собеседник агентства.

<https://ria.ru/20200727/1574985830.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.27.07; НА ПОСТРОЙКУ ТРАССЫ МОСКВА-КАЗАНЬ ОБЪЯВЛЕНЫ ТЕНДЕРЫ НА 500 МЛРД РУБЛЕЙ

Госкомпания «Автодор» объявила тендеры на строительство всех восьми этапов скоростной платной автотрассы М-12 из Москвы в Казань, без обхода Балашихи и Ногинска. Совокупная максимальная стоимость по восьми объявленным конкурсам составляет 507,3 млрд рублей, следует из материалов портала госзакупок, размещенных в системе «Интерфакс-Маркер».

Всего объявлено восемь тендеров на каждый из этапов М-12:

I. (0-80 км; Московская и Владимирская области) – 53,378 млрд руб.

II. (80-116 км; Владимирская область) – 21,206 млрд руб.

III. (116-224 км; Владимирская область) – 59,551 млрд руб.

IV. (224-347 км; Владимирская и Нижегородская области) – 79,775 млрд руб.

V. (347-454 км; Нижегородская область) – 58,267 млрд руб.

VI. (454-586 км; Нижегородская область, Чувашия) – 69,290 млрд руб.

VII. (586-663 км; Чувашия, Татарстан) – 42,669 млрд руб.

VIII. (663-729 км; по Татарстану, с мостом через Волгу) – 123,202 млрд руб.

Все контракты предполагают привлечение субподрядчиков из числа субъектов малого и среднего предпринимательства.

Прием заявок по всем конкурсам открыт с 27 июля до 17 августа. Дата окончания их рассмотрения – 18 августа. В течение трех часов 24 августа будут приниматься дополнительные ценовые предложения.

Итоги конкурсов планируется подвести 28 августа.

Таким образом, «Автодор» планирует уложиться в дедлайн, обозначенный ранее **премьер-министром РФ Михаилом Мишустиним**.

Две недели назад, на совещании по строительству транспортного автодорожного коридора «Европа-Западный Китай», основной частью которого является М-12, он поручил провести конкурсные процедуры на строительство автомагистрали до 10 сентября текущего года. Согласно поручению **Мишустина**, документы по планировке территорий должны быть согласованы к ноябрю. До 10 сентября должны быть проведены конкурсные процедуры по определению подрядчиков для каждого этапа проектирования и строительства дороги.

Также **Мишустин** пообещал, что правительство направит на строительство дороги 150 млрд руб. из Фонда национального благосостояния (ФНБ).

В ноябре 2019 года курировавший тогда транспорт **вице-премьер** Максим Акимов вместе с действующим и ныне **первым заместителем главы Минтранса** **Иннокентием Алафиновым** озвучивали планы строительства М-12. Согласно этим планам, предполагалось построить дорогу в срок до 2027 года.

Алафинов говорил, что М-12 без учета обходов Балашихи и Ногинска будет стоить «чуть более 610-612 млрд руб.» С учетом еще и обхода Тольятти с мостом через Волгу он оценивал проект в 730 млрд руб.

Весной текущего года новый **вице-премьер** **Марат Хуснуллин**, который теперь курирует строительство, заявил о планах по ускорению стройки М-12 с завершением ее к 2024 году.

<https://www.interfax.ru/russia/719177>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/9063545>

<https://govoritmoskva.ru/news/241352/>

ГОВОРIT МОСКВА; 2020.27.07; «АВТОДОР» ПОВЫСИЛ ЦЕНЫ НА ПРОЕЗД ПО ПЛАТНЫМ ДОРОГАМ РОССИИ

Рост тарифов будет сезонным – с 28 июля по 31 октября.

Подорожание связано с увеличением интенсивности движения в летние месяцы, передаёт РИА Новости со ссылкой на **пресс-службу** госкомпании. Речь идёт о пользовании трассами М-3 «Украина», М11 «Нева» и М-4 «Дон». Путь для владельца легкового автомобиля от Солнечногорска до Петербурга в будний день обойдётся в 1610 рублей. Стоимость автомобильного маршрута по будущей трассе Москва – Казань в среднем составит 2,5 рубля за километр и обойдётся водителю в 1,6 тысячи рублей.

<https://govoritmoskva.ru/news/241332/>

ИНТЕРФАКС; 2020.27.07; АВТОДОР ОБЪЯВИЛ КОНКУРСЫ НА 144 МЛРД РУБ., ВКЛЮЧАЯ ДОЛГОСРОЧНОЕ ИНВЕСТИСОГЛАШЕНИЕ НА ТРАНСПОРТНЫЙ ОБХОД КРАСНОДАРА ЗА 41,6 МЛРД РУБ.

Госкомпания «Автодор» вслед за двумя объявленными в пятницу крупными тендерами на строительство и ремонт дорог юга России объявила третий конкурс – на право заключения долгосрочного инвестиционного соглашения на строительство Дальнего западного обхода Краснодар (ДЗОК) стоимостью 41,6 млрд рублей.

Как следует из сведений портала госзакупок, отображенных в системе «Интерфакс-Маркер», соответствующее извещение было размещено на сайте госзакупок в субботу.

Заявки принимаются с 24 июля по 13 августа, датой подведения итогов конкурсных процедур значится 24 августа.

Аналогичные дедлайны обозначены по двум другим крупным дорожным тендерам на юге России, которые были объявлены в пятницу. Речь идет о конкурсах на право заключения ДИСа на 85,9 млрд рублей по строительству обхода города Аксай в Ростовской области и реконструкции 62-километрового участка дороги в Воронежской области от Осетровки до Батовки за 16,3 млрд рублей.

Таким образом, объявлены конкурсы на общую сумму 143,8 млрд рублей.

ТАСС; 2020.27.07; АЛТАЙСКИЙ КРАЙ ПЕРЕДАЛ ОКОЛО 400 КМ ДОРОГИ ДО КАЗАХСТАНА В ФЕДЕРАЛЬНУЮ СОБСТВЕННОСТЬ

Власти Алтайского края передали важную для местного и транзитного транспорта межгосударственную дорогу от Барнаула до границы с Республикой Казахстан в федеральную собственность. Протяженность этой трассы около 400 км, сообщает в понедельник **пресс-служба** правительства региона.

«Дорога должна была стать федеральной в 2027 году, но по инициативе губернатора края Виктора Томенко включить эту трассу в индивидуальную программу социально-

экономического развития края на 2020-2024 годы во взаимодействии с **Росавтодором** и **Минтрансом РФ** удалось перенести срок передачи на семь лет раньше. Постановление правительства об изменениях в перечень автодорог общего пользования федерального значения подписано, дорога Барнаул – Павловск – Ребриха – Мамонтово – Романово – Родино – Кулунда – граница с Республикой Казахстан передается федерации», – сообщает **пресс-служба**.

Дорога протяженностью около 400 км имеет важное значение для Алтайского края и РФ в целом, – большой поток транзитного транспорта проезжает из Казахстана в РФ и из РФ в Казахстан. Дорога соединяет краевой центр Барнаул и районные центры, малые села.

Для поддержания трассы в нормативном состоянии каждый год нужно около 600 млн рублей, – федеральные средства позволят значительно усилить обновление дороги. Во втором полугодии 2020 года регион получит около 200 млн рублей из федерального бюджета, чтобы привести к нормативу три участка и начнет подготовку к холодам. Средства, которые ранее регион тратил на содержание этой трассы, будут направляться на другие дорожные объекты.

<https://tass.ru/sibir-news/9061181>

ТАСС; 2020.27.07; ВЛАСТИ ПРИАНГАРЬЯ РАСТОРГНУТ КОНТРАКТ С ПОДРЯДЧИКОМ НА КАПРЕМОНТ ДОРОГИ НА ОЛЬХОНЕ

Правительство Иркутской области решило расторгнуть контракт с подрядчиком на капитальный ремонт первого шестикилометрового участка дороги на байкальском острове Ольхон, на состояние которой три года назад **президенту РФ** пожаловались местные жители. Условия на острове, осложненные тем, что это особо охраняемая природная территория, не позволили в текущем строительном сезоне начать работы, сообщила в понедельник ТАСС исполняющая обязанности министра строительства, дорожного хозяйства региона Светлана Свиркина.

«Работы по капитальному ремонту начаты не были. Учитывая сопутствующие сложности, такие как отсутствие круглогодичной транспортной связи с материком, отсутствие утвержденных границ Прибайкальского национального парка, отсутствие запасов инертных материалов на острове, отсутствие возможности установки асфальтобетонного завода, правительством региона было принято решение о необходимости расторжения государственного контракта с подрядчиком», – сказала Свиркина.

Начать реконструкцию первого шестикилометрового участка, который расположен ближе к поселку Хужир – самому крупному населенному пункту на острове, должны были в 2020 году, сдать его в эксплуатацию – в 2021, уточнила собеседница агентства.

Когда в августе 2019 года власти региона объявляли аукцион по выбору подрядчика на капитальный ремонт, они рассчитывали, что к началу строительных работ с участием федеральных ведомств удастся урегулировать природоохранные вопросы, мешающие выполнять реконструкцию и хранить строительные материалы. Так как хозяйственная деятельность на Ольхоне ограничена, правительство Иркутской области, чтобы выполнить поручение президента, просило федеральные власти перевести земельные участки на территории острова из федеральной в государственную собственность Иркутской области, а также внести изменения в федеральный закон «Об особо охраняемых природных территориях».

В качестве альтернативного варианта иркутские власти ранее также предлагали внести временные изменения в перечень видов деятельности, запрещенных в центральной экологической зоне Байкальской природной территории, чтобы иметь возможность добывать инертные материалы на территории острова и установить асфальтобетонный завод.

Однако пока не принято решений, которые бы разрешили проводить капитальный ремонт дороги на Ольхоне. **Пресс-служба** ФГБУ «Заповедное Прибайкалье», которое управляет

Прибайкальским национальным парком, 23 июля по итогам совещания с участием заместителя министра природных ресурсов и экологии РФ Елены Пановой сообщала, что приступить к капремонту позволит установление сервитута на земельных участках нацпарка.

Новый аукцион

Как сообщила Свиркина, сейчас власти Иркутской области готовятся к проведению нового аукциона на капитальный ремонт первого шестикилометрового участка дороги на Ольхоне. Сроком выполнения работы обозначен октябрь 2022 года. В то же время приостановлены работы по контрактам на разработку проектной документации на реконструкцию остальных участков дороги, протяженность которой составляет 35,2 км.

По словам исполняющей обязанности министра, на реконструкцию дороги программой Иркутской области «Реализация государственной политики в сфере строительства, дорожного хозяйства» на 2019 – 2024 годы предусмотрено 2 млрд 933 млн рублей.

В 2017 году во время «Прямой линии» с президентом **Владимиром Путиным** жители Ольхона пожаловались на инфраструктурные проблемы. Они сообщили, что по острову проложена грунтовая дорога, которая находится в плохом состоянии. Президент потребовал от властей региона решить вопрос с реконструкцией дороги на Ольхоне.

К концу 2017 года были выбраны проектировщики, осенью 2019 года состоялись торги для выбора подрядчика, который должен был заняться капитальным ремонтом первого – шестикилометрового – участка. Согласно сведениям с сайта госзакупок, контракт был заключен с иркутской компанией «Стройдорхолдинг», его цена составила 255 млн рублей.

Ольхон – самый большой и единственный населенный остров на Байкале. Является популярным местом отдыха среди туристов. Входит в состав Прибайкальского национального парка. С материком соединен паромной переправой, в зимнее время действует ледовая дорога.

<https://tass.ru/sibir-news/9059619>

ТАСС; 2020.27.07; В ОМСКОЙ ОБЛАСТИ ЧИСЛО АЗС ДЛЯ ЗАПРАВКИ ЭКОЛОГИЧНЫМ МЕТАНОМ УВЕЛИЧИТСЯ ДО ПЯТИ

Число автозаправочных станций на метане, который позволяет снизить уровень загрязнения атмосферы, увеличится в Омской области в 2020 году с двух до пяти. Об этом рассказал в понедельник ТАСС начальника управления транспорта Министерства строительства, транспорта и дорожного хозяйства региона Алексей Лазуткин.

В атмосфере Омска регулярно фиксируют превышение ПДК загрязняющих веществ. К 2024 году город обязан, согласно майскому указу президента, снизить выбросы в атмосферу на 22,5%. Развитие автотранспорта, использующего в качестве топлива метан, позволит значительно снизить экологическое воздействие машин на атмосферу.

«В 2020 году у нас планируется построить три заправки [на метане] – две «Топлайн» и одна «Газпрома». «Топлайн» построит одну заправку в Тюкалинске, на федеральной трассе, которая идет через всю страну, и одну в [микрорайоне] Амуре, там много складов, заводы, много транзитного транспорта. «Газпром» будет вводить заправку на 1-й Любинской, это въезд в город с федеральной трассы «Иртыш» (Челябинск – Омск – Новобирск, прим. ТАСС)», – сказал Лазуткин.

По его словам, регион также подал заявку на участие в проекте «Развитие рынка газомоторного топлива» госпрограммы «Развитие энергетики». «Мы входим в список городов, которые должны проводить мероприятия по снижению выбросов в атмосферу. А использование метана в качестве топлива как раз этому способствует. К тому же у нас город-миллионник и есть хоть какая-то газовая инфраструктура – две станции. Поэтому мы рассчитываем попасть в этот проект», – сказал Лазуткин. Участие в проекте позволит физическим и юридическим лицам компенсировать часть затрат на строительство газовой заправки и переоборудование транспорта на этот вид топлива.

В настоящий момент в Омске на метане работают 160 единиц общественного транспорта. Частные перевозчики также высказали намерение купить около 50 автобусов на газе. Ранее в Омске действовала только одна станция заправки природным газом, что осложняло процесс заправки транспорта.

По словам Лазуткина, 25% расходов предприятий автотранспорта составляют затраты на топливо. При развитии сети заправок будут минимизированы расходы на транспортные составляющие, что влечет и сдерживание стоимости данного вида услуг. В год экономия только на одном автобусе составляет 2 млн рублей, рассказал начальник управления.

<https://tass.ru/sibir-news/9057107>

ТАСС; 2020.27.07; ПСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ НЕ ПЛАНИРУЕТ УВЕЛИЧИВАТЬ ЧИСЛО ГАЗОВЫХ ЗАПРАВОК ИЗ-ЗА НЕВЫСОКОГО СПРОСА

Псковской области пока не требуется увеличивать количество автомобильных газовых заправочных станций (АГЗС), так как единственная подобная заправка, работающая на территории региона, на данный момент полностью удовлетворяет потребность жителей в этом виде топлива. Спрос на него среди населения невысок, сообщили в понедельник ТАСС в **пресс-службе** регионального комитета по транспорту и дорожному хозяйству.

«Для использования природного газа в качестве моторного топлива автотранспортными средствами одной заправочной станции в настоящее время достаточно, поскольку на данный момент среди автолюбителей небольшое количество желающих переоборудовать свои автомобили под газомоторное топливо или приобрести новые машины, специально адаптированные под такой вид топлива», – отмечается в ответе **пресс-службы** на запрос ТАСС.

По данным **пресс-службы**, сейчас на территории Псковской области существует единственный малотоннажный завод по производству сжиженного природного газа, который был введен в эксплуатацию ЗАО «Криогаз» в 2016 году. Сжиженный природный газ продается через автомобильную газонаполнительную компрессорную станцию, расположенную на территории предприятия.

«На сегодняшний день на территории Псковской области реализуется лишь небольшой объем произведенного сжиженного природного газа. <...> В настоящее время комитетом по транспорту и дорожному хозяйству Псковской области ведется работа по привлечению инвесторов для дальнейшего перехода на использование газомоторного топлива», – говорится в сообщении **пресс-службы**.

Министерство энергетики РФ разработало программу по развитию рынка газомоторного топлива на территории всей страны, которая подразумевает переход с бензиновых заправок на метановые. В программу входит комплекс мероприятий, среди которых строительство новых АГЗС и центров обслуживания оборудования, а также реконструкция действующих заправок. В 2019 году бюджет федеральной программы составил 3 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/9058763>

ТАСС; 2020.27.07; В САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ ЧИСЛО ГАЗОВЫХ ЗАПРАВОК УВЕЛИЧАТ ПОЧТИ В ДВА РАЗА ЗА СЧЕТ СУБСИДИЙ

Власти Саратовской области намерены построить девять газовых станций за три года. На эти цели регион получит почти 300 млн рублей из федерального бюджета, сообщил ТАСС в понедельник министр промышленности и энергетики региона Андрей Архипов.

Министерство энергетики РФ разработало программу по развитию рынка газомоторного топлива на территории всей страны, которая подразумевает переход с бензиновых заправок на метановые. В программу входит комплекс мероприятий, среди которых строительство новых АГЗС и центров обслуживания оборудования, а также

реконструкция действующих заправок. В 2019 году бюджет федеральной программы составил 3 млрд рублей.

«В федеральном бюджете предусмотрено выделение Саратовской области денежных средств на компенсацию части затрат по строительству объектов заправки транспортных средств природным газом, общая сумма финансирования в 2020-2022 годах составит 292,8 млн рублей. Всего мы планируем строительство девяти заправок», – сказал Архипов, добавив, что в настоящий момент в регионе существует 11 таких объектов.

Он уточнил, что софинансирование из областного бюджета составит 36,18 млн рублей за весь период. В прошлом году регион получил 80 млн рублей на эти цели, было возведено две станции.

«Использование природного газа в качестве моторного топлива позволит не только сократить потребление нефтяного топлива, но и значительно ускорит решение проблемы защиты окружающей среды от вредных воздействий автомобильного транспорта, особенно это актуально в крупных городах», – отметил министр.

Субсидии на перевод автотранспорта

По словам Архипова, сейчас парк автомобильного транспорта, использующий природный газ в качестве моторного топлива, составляет в регионе более 1,7 тыс. машин. Большинство из них – легковые и грузовые автомобили. Также газом заправляют автобусы и транспортные средства дорожно-коммунальных служб.

«В части перевода транспорта на газомоторное топливо в федеральном бюджете предусмотрено более 54 млн рублей за три года. Софинансирование из областного бюджета составит 16 млн рублей», – отметил министр.

По данным **министерства транспорта** и дорожного хозяйства региона, субсидии для перехода на газ получают порядка 400 автомобилистов до конца года. Они смогут рассчитывать на погашение порядка 60% стоимости переоборудования транспорта.

<https://tass.ru/ekonomika/9060247>

ТАСС; 2020.27.07; ПОЕЗДА «ЛАСТОЧКА» НАЧНУТ КУРСИРОВАТЬ МЕЖДУ АДЛЕРОМ И АНАПОЙ В АВГУСТЕ

Экспрессы «Ласточка» начнут ходить между курортными городами Адлером и Анапой в Краснодарском крае с августа, сообщили в **пресс-службе** РЖД журналистам в понедельник.

«Для популяризации внутрироссийского туризма и повышения транспортной доступности курортных городов Черноморского побережья Краснодарского края с 1 августа холдинг «РЖД» запускает новый маршрут дневного экспресса: Адлер – Краснодар – Анапа», – говорится в сообщении.

Уточняется, что поезда № 829/830 Адлер – Анапа будут курсировать ежедневно. В первую поездку из Адлера поезд отправится 1 августа (в пути он будет находиться с 13:25 до 21:13 по местному времени, которое совпадает с московским). Первый рейс из Анапы планируется 2 августа (отсюда «Ласточка» будет отправляться в 05:28 и прибывать в Адлер в 13:16). Поезда приспособлены, в том числе, для пассажиров с ограниченными возможностями здоровья.

Время в пути составит 7 часов 48 минут. На маршруте предусмотрены остановки на станциях Хоста, Сочи, Дагомыс, Лоо, Лазаревская, Туапсе, Горячий ключ, Краснодар, Разъезд 9 километр, Абинская, Афипская, Варениковская. Стоимость билета – от 1448 рублей.

Краснодарский край является основным туристическим регионом России, в 2019 году турпоток в регионе составил порядка 17,3 млн отдыхающих, средняя загрузка средств размещения – 71,3%. В текущем сезоне в регионе ожидают около 7 млн отдыхающих.

С 1 июня в Краснодарском крае возобновили работу санатории, имеющие медицинскую лицензию, с 21 июня, когда был снят режим карантина, в регионе стартовал полноценный

курортный сезон. С 27 июня в регионе возобновили работу объекты туристического показа, с 18 июля начали работать аквапарки и аттракционы на свежем воздухе. После снятия ограничительных мероприятий отмечается резкий скачок турпотока: средняя заполняемость Черноморского побережья составляет 77,63%, Азовского побережья – 70,85%, степной зоны и предгорья – 51,37%.

<https://tass.ru/ekonomika/9062593>

ИНТЕРФАКС; 2020.27.07; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ В РФ В МАЕ ОСТАЛИСЬ ПРИБЫЛЬНЫМИ, НЕСМОТря НА ИХ ПАДЕНИЕ

Сальдо прибылей и убытков в сфере грузовых железнодорожных перевозок в мае 2020 года осталась положительным, несмотря на общее снижение операционных показателей на сети ОАО «Российские железные дороги».

Согласно данным Федеральной службы государственной статистики (Росстат) РФ, это произошло за счет продолжающегося сокращения убыточности организаций, работающих в этой сфере. В мае оно сократилось на 6,4 млрд руб., хотя прибыль компаний вплотную приблизилась к нулю, составив 0,3 млрд руб. Сальдо, по расчетам «Интерфакса» составило 6,7 млрд руб. против 15,3 млрд в апреле.

При этом, по данным ведомства, прибыльными в январе-мае были 67,7% организаций (годом ранее в том же периоде – 76,5%), в январе-апреле – 68,3% (против 74,8%), в I квартале – 68% (против 70,2%), в январе-феврале – 68,6% (против 72,8%), в январе – 65,5% (против 73,2%).

Как сообщалось ранее, грузовые железнодорожные перевозки в РФ в мае 2020 г. сократились на 5,1% (на 6,1 млн тонн), до 112,2 млн тонн, подсчитал «Интерфакс» на основе статистики РЖД. Ключевой отрицательный вклад в динамику внесли объемы транспортировки внутри страны (-5,9 млн тонн) и экспорт через сухопутные пограничные переходы (-1,4 млн тонн), которые уменьшились на 8,4% и 9,9%, соответственно. В то же время на 6,2% вырос экспорт грузов через порты (+1,6 млн тонн).

РИА НОВОСТИ; 2020.27.07; ГЛАВА ОСК ПРЕДЛОЖИЛ СОЗДАТЬ КОНТЕЙНЕРОВОЗ ДЛЯ РАБОТЫ НА КАСПИИ

Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) предлагает создать контейнеровоз для работы на Каспии, точкой перегрузки контейнеров может стать Астрахань, сообщил глава ОСК Алексей Рахманов на встрече с **президентом РФ Владимиром Путиным**.

Ранее ОСК анонсировала проработку создания катамарана для работы на Каспии, способного перевозить свыше 150 фура.

«... У нас есть еще одно очень интересное решение в отношении Каспия, я бы хотел акцентировать на нем внимание, – это контейнеровоз, который может ходить практически от северного порта Энзели в Иране и доходить до Хельсинки за 17 дней», – рассказал Рахманов.

«Астрахань в этом смысле может стать базовой точкой для перегрузки контейнеров, а контейнеризация на сегодняшний день очень эффективно работает для зерна, для скоропортящихся фруктов, если брать рефрижераторные секции. Точно так же в контейнеры вставляются танки, в которых можно возить подсолнечное масло», – добавил он.

<https://ria.ru/20200727/1574989192.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.27.07; ОСК В 2020 ГОДУ СДАСТ 22 ГРАЖДАНСКИХ СУДНА

Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) в 2020 году рассчитывает на выручку от гражданской продукции в 92 миллиарда рублей и сдать заказчикам 22 гражданских судна, сообщил глава компании Алексей Рахманов на встрече с **президентом России Владимиром Путиным**.

«Мы, после того как получили ваше поручение увеличивать долю гражданской продукции, каждый год в среднем росли на 30% по производству гражданской техники. На сегодняшний день объем производства уже достиг в 2019 году 58 миллиардов рублей, в 2020 году мы рассчитываем на то, что выручка достигнет 92 миллиардов рублей», – сообщил Рахманов в понедельник.

Он отметил, что это уже тот процент – с опережением на 2% – который президент поставил ОСК как задачу роста в паритете гражданской продукции к военной к 2030 году.

«В этом году мы планируем сдать заказчикам 22 гражданских судна», – добавил глава ОСК. В их числе атомный ледокол ЛК-60, который будет формально передан «Росатому», и «первенец» ОСК – круизное судно PV300, которое на «Красное Сормово» в настоящее время проходит окончательные испытания.

«Здесь очень много на самом деле работы, и благодаря тем решениям, которые принимало правительство в части «квот под киль», рыболовецкие суда... мы на наших предприятиях строим 42 рыболовецких траулера различных размерений, включая огромный 160-метровый (траулер – ред.) процессор, который строим на заводе «Янтарь», крупнейший в нашей производственной программе. Кроме этого, есть наши кормилицы так называемые, на заводе «Красное Сормово» мы строим суда (класса – ред.) «река–море». Чуть попозже доложу о результатах работы производственной системы, оптимизации издержек. Если раньше мы строили в среднем семь пароходов, то теперь безинвестиционно смогли увеличить производительность труда до двенадцати в год», – перечислил Рахманов.

Он продолжил, что корпорация видит огромный рынок заказов для себя. «Общий объем заказов, который мы видим у российских потребителей, существенно превышает наши текущие планы и достигает суммы 511 миллиардов рублей. То есть это, в общем, достаточно серьезный для нас вызов... Если мы говорим о программе до 2030 года, то мы видим объем строительства около четырехсот с плюсом судов, 486. Это в основном, конечно, внутренний рынок, но при этом мы понимаем, что параллельно мы будем развивать и экспорт тоже», – рассказал он.

<https://ria.ru/20200727/1574985865.html>

ПРАЙМ; 2020.27.07; ДО ПОЛНОГО ВОССТАНОВЛЕНИЯ ОТРАСЛИ АВИАПЕРЕВОЗОК ЕЩЕ ОЧЕНЬ ДАЛЕКО

С 1 августа Россия планирует возобновить полеты по отдельным международным направлениям из трех городов – Москвы, Санкт-Петербурга и Ростова-на-Дону. Пока будут доступны только три направления: Великобритания, Турция и Танзания. В настоящее время рассматривается возобновление авиасообщения еще с 30 странами, о которых будет объявлено позже. В отношении лиц, вылетающих в Великобританию, будут продолжать действовать карантинные ограничения, а пассажирам, планирующим прилететь в Россию, необходимо пройти тестирование на коронавирус.

Первые шаги по смягчению карантинных мер должны поддержать авиакомпании, но до полного восстановления отрасли авиаперевозок еще очень далеко. Акции Аэрофлота выросли на этой новости в пятницу на 3%, что, на наш взгляд является избыточной реакцией.

<https://1prime.ru/experts/20200727/831830407.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.27.07; ОКОЛО 70 РОССИЯН ВЕРНУЛИСЬ ИЗ ЕРЕВАНА НА РОДИНУ

Около 70 россиян вернулись в понедельник на родину рейсом из Еревана в Калугу в условиях ограничения воздушного сообщения из-за мер по борьбе с распространением коронавируса, сообщили в **пресс-службе** посольства РФ в Армении.

В дипмиссии отметили, что после получения информации о готовящемся вывозном рейсе для армянских граждан по маршруту Ереван – Калуга – Ереван посольство проработало возможность использования данного перелета для возвращения россиян на родину.

«Были получены необходимые согласования с российскими региональными властями, министерствами и ведомствами, а также оперативным штабом при правительстве России. В итоге мы рады сообщить, что 27 июля указанным авиарейсом домой смогли вернуться еще 68 россиян», – говорится в сообщении, размещенном на странице диппредставительства в Facebook.

В посольстве заявили, что в общей сложности в рамках комплексной работы из Армении вывезено 3058 человек. «Работа по организации возвращения россиян домой продолжается», – отметили в **пресс-службе**.

<https://ria.ru/20200727/1574985281.html>

ГОВОРИТ МОСКВА; 2020.27.07; ПАССАЖИРОПОТОК МОСКОВСКИХ АЭРОПОРТОВ В ИЮНЕ ВЫРОС В 3,6 РАЗА

Как следует из данных **Росавиации**, в мае перевозок было существенно меньше.

Так, в июне пассажиропоток составил почти 1 млн 800 тысяч человек, в мае – 497 200.

При этом к июню прошлого года этот показатель упал на 81,2%. В январе-июне снижение по сравнению с аналогичным периодом прошлого года составило 54,8%, всего авиагавани обслужили 21 миллион человек.

Аэропорт Шереметьево в январе-июне снизил перевозки по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 58,2%, до 9,6 миллиона, Домодедово – на 49%, до 6,5 миллиона, Внуково – на 54,2%, до 4,9 миллиона.

<https://govoritmoskva.ru/news/241258/>

ТАСС; 2020.26.07; РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОПОРТА В СЕЛЕ СОБОЛЕВО НА КАМЧАТКЕ НАЧНУТ В 2021 ГОДУ

Реконструкция аэропорта в селе Соболево Камчатского края, где живут около 1 700 человек, начнется в 2021 году. Об этом в воскресенье сообщается на сайте регионального правительства.

«Глава региона Владимир Солодов в ходе поездки в село Соболево Соболевского района сообщил, что реконструкция местного аэропорта начнется в следующем году», – говорится в сообщении.

Врио губернатора, осмотрев аэропорт, убедился, что помещения не соответствуют предъявляемым требованиям, и сообщил, что реконструкция взлетно-посадочной полосы, а также строительство нового аэровокзала начнутся следующим летом. «С **Минтрансом России** уже достигнута договоренность о передвижении средств на эти цели с другой статьи, осталось только дождаться официального документа», – сказал Солодов.

Глава Соболевского района Василий Куркин разъяснил, что раньше аэропорт мог принимать самолеты даже ночью, а сейчас работает не чаще одного раза в неделю. «Еще 30 лет назад после пожара в непригодное здание административного корпуса перевели и кассу, и зал ожидания. Уже лет 10 мы бьемся за эту реконструкцию», – сказал Куркин.

Дорога, связывающая Соболево с районом, проходит вдоль трассы газопровода и не всегда доступна для проезда. Глава региона отметил, что ставит задачу построить другую трассу до Соболевского района. «По предварительным расчетам, стоимость строительства порядка 50 млрд рублей», – сказал Солодов, добавив, что долгосрочное развитие региона возможно только при повышении транспортной доступности внутри края.

<https://tass.ru/v-strane/9055657>

[Вернуться в оглавление](#)