



Ежедневный мониторинг СМИ

5 АВГУСТА 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2020.04.08; СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО ПАССАЖИРСКОГО ТЕРМИНАЛА АЭРОПОРТА МУРМАНСКА НАЧНЕТСЯ В 2021 ГОДУ	4
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.04.08; БОРЬБА С ДОРОЖНЫМИ ЯМАМИ ПОЙДЕТ ДРУГИМ ПУТЕМ; МИНТРАНС ОБНАРОДОВАЛ ИДЕИ ПО КОРРЕКТИРОВКЕ НАЦПРОЕКТА БКАД	4
ОНФ.РУ; 2020.05.08; ЭКСПЕРТЫ ОНФ РЕКОМЕНДОВАЛИ УЧЕСТЬ РАЗВИТИЕ ГАЗОМОТОРНОЙ И БЕСПИЛОТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В НАЦПРОЕКТЕ БКАД.....	6
БИЗНЕС ONLINE; 2020.04.08; ВЫЛЕТНЫЕ МАГИСТРАЛИ И МЕТРОБУСЫ: МЕТШИН РАССКАЗАЛ ДИТРИХУ, ЧТО КАЗАНИ СЕЙЧАС НУЖНЕЕ ВСЕГО	8
ТАСС; 2020.04.08; МИНТРАНС НАМЕРЕН ДОВЕСТИ ДОЛЮ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГ В НОРМАТИВНОМ СОСТОЯНИИ ДО 60% К 2030 ГОДУ	10
ТАСС; 2020.04.08; МИНТРАНСУ НЕОБХОДИМО 300 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ ВЕТХИХ МОСТОВ ДО 2030 ГОДА.....	10
ИНТЕРФАКС; 2020.04.08; ГТЛК ПРЕДЛАГАЕТ ПРОГРАММУ ЛЬГОТНОГО ЛИЗИНГА СПЕЦТЕХНИКИ ДЛЯ БКАД С ГОСФИНАНСИРОВАНИЕМ В 30 МЛРД РУБ.	11
ВЕСТИ ТАТАРСТАН; 2020.04.08; В КАЗАНИ ДЛЯ РАЗГРУЗКИ ГОРОДСКИХ ДОРОГ БУДУТ РАЗВИВАТЬ СЕТЬ МЕТРОБУСОВ	11
РЕН ТВ; 2020.04.08; МИНТРАНС: КОРОНАВИРУС НЕ ПОМЕСИЛ РЕМОНТУ ДОРОГ В РОССИИ	12
КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; 2020.04.08; АВТОМОБИЛЬНЫЙ ОБЪЕЗД ГАТЧИНЫ ОТКРОЕТСЯ 7 АВГУСТА; НА ТОРЖЕСТВЕННУЮ ЦЕРЕМОНИЮ ПРИЕДЕТ МИНИСТР ТРАНСПОРТА РОССИИ ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ	12
ГОВОРИТ МОСКВА; 2020.04.08; В ГОСДУМЕ РАССКАЗАЛИ, КОГДА ДОРОГИ В РОССИИ СТАНУТ ЛУЧШЕ	12
РАДИО SPUTNIK; 2020.04.08; В ФАР ПРЕДЛОЖИЛИ «НЕСКОНЧАЕМЫЙ» ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ РОССИЙСКИХ ДОРОГ	13
ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2020.04.08; ВОКЗАЛ И Ж/Д МОСТ В АРХАНГЕЛЬСКЕ ПРОИНСПЕКТИРОВАЛ ГЛАВА РОСЖЕЛДОРА	13
ТАСС; 2020.04.08; РЕЛЬСОВЫЙ АВТОБУС ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАПУСТИТЬ ПО МАРШРУТУ АРХАНГЕЛЬСК – ОНЕГА В 2020 ГОДУ	14
КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2020.05.08; КАРАНТИННАЯ ДЕСЯТИНА; ОПРЕДЕЛЕНА СТАТЬЯ БЮДЖЕТА, КОТОРЫЕ СОКРАТЯТ ДЛЯ ОПЛАТЫ АНТИКРИЗИСНЫХ ТРАТ ПРАВИТЕЛЬСТВА	15
КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.04.08; НЕ ОТКРЫЛИ – НЕ ПРОДАВАЙ; ФАС СОЧЛА НАРУШЕНИЕМ ПРОДАЖУ АВИАБИЛЕТОВ В ЗАКРЫТЫЕ ДЛЯ ПОЛЕТОВ СТРАНЫ	16
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.05.08; ФАС ВОЗМУТИЛАСЬ ПРОДАЖЕЙ АВИАБИЛЕТОВ В ЗАКРЫТЫЕ СТРАНЫ	17
ТАСС; 2020.04.08; ФАС ПРОКОММЕНТИРОВАЛА СООБЩЕНИЯ О ПРОДАЖЕ АВИАБИЛЕТОВ В СТРАНЫ, С КОТОРЫМИ НЕТ СООБЩЕНИЯ	18
РИА НОВОСТИ; 2020.04.08; ИСТОЧНИК ПРОКОММЕНТИРОВАЛ РЕШЕНИЕ О ПРОДАЖЕ АВИАБИЛЕТОВ В ЗАКРЫТЫЕ СТРАНЫ.....	18

КОММЕРСАНТЪ FM; АЛЕКСАНДР МЕЗЕНЦЕВ; 2020.04.08; ЧЕРНОГОРИЯ ПОШЛА НА СБЛИЖЕНИЕ; СОГЛАСИТСЯ ЛИ РОССИЙСКАЯ СТОРОНА ВОЗОБНОВИТЬ АВИАСООБЩЕНИЯ СО СТРАНОЙ.....	19
КОММЕРСАНТЪ FM; ИВАН КОРЯКИН; 2020.04.08; РОССИЯНЕ УСТРЕМИЛИСЬ В АБХАЗИЮ; ПОЧЕМУ МИНЗДРАВ РЕСПУБЛИКИ ОПАСАЕТСЯ ВСПЫШКИ КОРОНАВИРУСА.....	20
КОММЕРСАНТЪ С-ПЕТЕРБУРГ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ, КОНСТАНТИН КУРКИН; 2020.04.08; ПУЛКОВО ЗАГРУЗЯТ МИМО ВОРОТ; ЭКС-ПРЕДСТАВИТЕЛЬ ГУБЕРНАТОРА ПЕТЕРБУРГА СТАЛ БЕНЕФИЦИАРОМ ГРУЗОВОГО ТЕРМИНАЛА АЭРОПОРТА	21
ИЗВЕСТИЯ; МАРИЯ ВАСИЛЬЕВА, ЛЮБОВЬ ЛЕЖНЕВА; 2020.05.08; К МОРЮ ЧЕРЕЗ МОРЕ: РОССИЯНЕ СМОГУТ ПОПАСТЬ В ЧЕРНОГОРИЮ ИЗ СТАМБУЛА; ОТЕЛЬЕРЫ В ПОДГОРИЦЕ ГОТОВЫ СНИЗИТЬ СТОИМОСТЬ РАЗМЕЩЕНИЯ НА 25–50%	23
ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА СИДОРЕНКО; 2020.05.08; ПУСТЬ ПОВЕЗЕТ: КАЖДЫЙ ТРЕТИЙ РОДИТЕЛЬ НЕ ИСПОЛЬЗУЕТ ДЕТСКИЕ АВТОКРЕСЛА; ПРИ ЭТОМ ЧИСЛО НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНИХ, ПОСТРАДАВШИХ В ДТП, ЕЖЕГОДНО РАСТЕТ	25
КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.05.08; СУДОСТРОЕНИЕ НА ПОВЫШЕННЫХ ТОННАХ; ЧИСЛО И СТОИМОСТЬ СПУЩЕННЫХ НА ВОДУ СУДОВ СОКРАЩАЮТСЯ	27
ИЗВЕСТИЯ; ВАЛЕРИЙ ВОРОНОВ; 2020.05.08; ПОЛНЫЙ ГАЗ: АРКТИКУ ХОТЯТ ПЕРЕВЕСТИ С НЕФТИ НА СПГ; В МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ ИНИЦИАТИВУ ПОДДЕРЖАЛИ, НО, ПО ОЦЕНКАМ ЭКСПЕРТОВ, ОНА ОБОЙДЕТСЯ МИНИМУМ В 500 МЛРД РУБЛЕЙ.....	28
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.05.08; С КАКИМИ СТРАНАМИ РОССИЯ СКОРО ВОЗОБНОВИТ АВИАСООБЩЕНИЕ	29
ТАСС; 2020.04.08; РЯБКОВ: РАСШИРЕНИЕ СПИСКА СТРАН ДЛЯ ВОССТАНОВЛЕНИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ МОЖЕТ ЗАНЯТЬ НЕДЕЛИ.....	31
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ДИНА НЕПОМНЯЩАЯ; 2020.05.08; С 20 АВГУСТА НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ ОТМЕНЯЮТ ПРЯМЫЕ ЧАРТЕРНЫЕ АВИАРЕЙСЫ В СОЧИ И СИМФЕРОПОЛЬ	31
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ИВАН ЕГОРОВ; 2020.05.08; СПРОСИЛИ РАЗВЕДКУ; ПРОКУРОРЫ ВЫЯВИЛИ МАССОВЫЕ НАРУШЕНИЯ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ НАЦПРОЕКТОВ.....	32
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ИВАН ПЕТРОВ; 2020.05.08; УВИДИМ ЗНАКИ; В СИЛУ ВСТУПИЛ НАЦСТАНДАРТ ДЛЯ НОМЕРОВ – У МОТОЦИКЛОВ ОНИ СТАНУТ МЕНЬШЕ	33
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.05.08; ВСЕ ВКЛЮЧЕНО; ПОЕХАТЬ В АБХАЗИЮ ПО «ЕДИНОМУ» БИЛЕТУ МОЖНО С 5 АВГУСТА	34
ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА КИНЯКИНА, ТАТЬЯНА ИСАКОВА; 2020.05.08; СИСТЕМУ РАСПОЗНАВАНИЯ ЛИЦ В ВАГОНАХ МОСКОВСКОГО МЕТРО РАЗВЕРНЕТ «МАКСИМАТЕЛЕКОМ»; ТАКИЕ СИСТЕМЫ МОГУТ ИСПОЛЬЗОВАТЬСЯ ДЛЯ СЛЕЖКИ ЗА ГРАЖДАНАМИ, ОПАСАЮТСЯ ЭКСПЕРТЫ.....	34
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА СЕВЕРО-ЗАПАДА; УЛЬЯНА ВЫЛЕГЖАНИНА; 2020.04.08; БКАД ЗА ЧЕТЫРЕ ГОДА; РЕГИОНЫ СЕВЕРО-ЗАПАДА УСКОРИЛИ РЕАЛИЗАЦИЮ ДОРОЖНОГО НАЦПРОЕКТА.....	36
ПРАЙМ; 2020.04.08; ЗАМГЛАВЫ РОСМОРРЕЧФЛОТА ТАРАСЕНКО ОСВОБОЖДЕН ОТ ДОЛЖНОСТИ	37

ТАСС; 2020.04.08; ПЕРВОГО ЗАМЕСТИТЕЛЯ НАЧАЛЬНИКА МЕТРОПОЛИТЕНА ПЕТЕРБУРГА НАЗНАЧИЛИ ВРИО ГЛАВЫ ПРЕДПРИЯТИЯ.....	37
РИА НОВОСТИ; 2020.04.08; ГРАЖДАНЕ КИРГИЗИИ И УЗБЕКИСТАНА СМОГУТ ПОКИНУТЬ РОССИЮ 6 АВГУСТА	37
ИНТЕРФАКС; 2020.04.08; РЕГУЛЯРНЫЕ АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ МЕЖДУ ПЕТЕРБУРГОМ И ЯРОСЛАВЛЕМ ОТКРОЮТСЯ С 5 АВГУСТА	38
ТАСС; 2020.04.08; В АДЫГЕЕ ОТКРЫЛИ НОВЫЙ СЪЕЗД С ЮЖНОГО ОБХОДА КРАСНОДАРА НА М-4 «ДОН»	38
ТАСС; 2020.04.08; РОСАВТОДОР НАМЕРЕН РАСТОРГНУТЬ ГОСКОНТРАКТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ВОСТОЧНОГО ОБХОДА НОВОСИБИРСКА	39
ТАСС; 2020.04.08; ПРОКУРАТУРА ПРОВЕРИТ ДАННЫЕ ОБ УГРОЗЕ ОБРУШЕНИЯ МОСТА В СЕРГИЕВОМ ПОСАДЕ	40
ТАСС; 2020.04.08; НА КУБАНИ ПРИОСТАНОВИЛИ ДОРОЖНЫЕ РАБОТЫ, ЧТОБЫ НЕ МЕШАТЬ ТУРИСТАМ ДОБИРАТЬСЯ ДО ПОБЕРЕЖЬЯ	40
ТАСС; 2020.04.08; В КРЫМУ ОТРЕМОНТИРУЮТ ЕЩЕ 12 ДОРОГ И ПОСТРОЯТ НОВЫЕ ВОДОВОДЫ ПО ФЦП	40
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВАЛЕРИЙ ЛЬВОВ; 2020.04.08; В ПОЕЗДАХ БЕЗОПАСНО: КАК ПАССАЖИРОВ ЗАЩИЩАЮТ ОТ ВИРУСОВ	41
ИНТЕРФАКС; 2020.04.08; РЖД РАСШИРЯТ СОЦИАЛЬНЫЕ ПРОГРАММЫ В СООТВЕТСТВИИ С ПРЕЗИДЕНТСКИМ УКАЗОМ О НАЦЕЛЯХ.....	43
ИНТЕРФАКС; 2020.04.08; РЖД НАРАСТИЛИ ЧИСЛО ГРУЗОВЫХ ПОЕЗДОВ, ПРОПУСКАЕМЫХ В МУРМАНСКИЙ УЗЕЛ ПО ОБХОДНОМУ МАРШРУТУ	43
ИНТЕРФАКС; 2020.04.08; ЗАТЯНУВШИЕСЯ СУДЫ ОТТЯГИВАЮТ СРОКИ СДАЧИ УЗЛОВОЙ СТАНЦИИ НА Ж/Д ЛИНИИ В НОВОРОССИЙСК.....	45
ТАСС; 2020.04.08; «ЛАСТОЧКА» МЕЖДУ ПСКОВОМ И ПЕТЕРБУРГОМ ЗА ДВА ГОДА ПЕРЕВЕЗЛА БОЛЕЕ 1 МЛН ПАССАЖИРОВ	45
РИА НОВОСТИ; 2020.04.08; В РОССИИ ДЕВУШКА ВПЕРВЫЕ СТАЛА МАШИНИСТОМ ЛОКОМОТИВА	46
RT; АЛЕКСЕЙ ЗАКВАСИН, ЕЛИЗАВЕТА КОМАРОВА; 2020.04.08; «ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ НЕЗАВИСИМОСТЬ»: КАК НОВЕЙШИЙ РОССИЙСКИЙ ДВИГАТЕЛЬ ПД-14 МОЖЕТ ИЗМЕНИТЬ ОТЕЧЕСТВЕННУЮ АВИАЦИЮ.....	46
ТАСС; 2020.04.08; АЭРОПОРТ РОСТОВА-НА-ДОНУ ЗАПУСКАЕТ РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ В АНТАЛЬЮ.....	49
ТАСС; 2020.04.08; РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОПОРТА ЯКУТСК ПЛАНИРУЮТ ЗАВЕРШИТЬ В 2023 ГОДУ	49
ТАСС; 2020.04.08; UTAIR ВОЗОБНОВИТ ПОЛЕТЫ ИЗ ВОЛГОГРАДА В АСТРАХАНЬ, КРАСНОДАР И СОЧИ	50
ИНТЕРФАКС; 2020.04.08; НОВЫЕ АВИАРЕЙСЫ СВЯЖУТ ПЕТЕРБУРГ С ГОРНО-АЛТАЙСКОМ, ЙОШКАР-ОЛОЙ, НАЛЬЧИКОМ, НОВОКУЗНЕЦКОМ И УЛЬЯНОВСКОМ	50
ПРАЙМ; 2020.04.08; УЛЕТЕВШИМ В СОЧИ ХАБАРОВЧАНАМ ПОСЛЕ ОТМЕНЫ ЧАРТЕРОВ ПРЕДЛАГАЮТ ВОЗВРАЩАТЬСЯ ЧЕРЕЗ МОСКВУ	51

ПУБЛИКАЦИИ

ТАСС; 2020.04.08; СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО ПАССАЖИРСКОГО ТЕРМИНАЛА АЭРОПОРТА МУРМАНСКА НАЧНЕТСЯ В 2021 ГОДУ

Новый пассажирский терминал аэропорта Мурманска стоимостью 1,7 млрд рублей начнут строить в 2021 году. Всего на модернизацию транспортного объекта из федерального бюджета направят более 2,8 млрд рублей, сообщили в пресс-службе правительства Мурманской области во вторник по итогам встречи **министра транспорта РФ Евгения Дитриха** и губернатора региона Андрея Чибиса.

«Ведется проектирование нового пассажирского терминала площадью 6 тыс. кв. метров. Стоимость проекта – 1,7 млрд рублей, строительно-монтажные работы начнутся в 2021 году. Более 2,8 млрд рублей из федерального бюджета получит аэропорт Мурманска на долгожданную модернизацию», – передает слова Чибиса пресс-служба.

Федеральные средства направят на реконструкцию перрона и рулежной дорожки аэродрома, а также на строительство патрульной дороги и аварийно-спасательной станции. По словам главы региона, в планах властей также есть развитие аэропорта «Хибины» и расширение географии полетов. Запустить прямые авиарейсы из Мурманска могут в Казань, Ростов-на-Дону и Краснодар.

Чибис добавил, что до конца 2020 года завершат строительство площади перед мурманским аэропортом, которое ведет частный инвестор.

Международный аэропорт Мурманска находится в 4 км от города, в населенном пункте Мурмаши. Воздушная гавань принимает около 1 млн пассажиров в год. Регулярные рейсы в Мурманск совершают самолеты из Архангельска, Череповца, Калининграда, Симферополя, Анапы, Сочи, Краснодара, Санкт-Петербурга и Москвы. Кроме того, из аэропорта летают чартерные рейсы в Хельсинки, Анталья, Шарм-эш-Шейх и Хургаду.

<https://tass.ru/ekonomika/9121907>

На ту же тему:

<https://vmnews.ru/novosti/2020/08/04/zhiteli-zapolyarya-smogut-priletet-v-krasnodar-pryamym-aviareysom-1>

<https://www.tv21.ru/news/2020/08/04/aeroport-murmanska-poluchit-na-modernizaciyu-bolee-28-mlrd-rubley>

<https://b-port.com/news/242830>

<https://gov-murman.ru/info/news/371854/>

https://murmansk.aif.ru/politic/v_modernizaciyu_murmanskogo_aeroporta_vlozhat_2_8_mlrd_rubley

<https://www.mvestnik.ru/jkh/nas-podderzhali-v-moskve/>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.04.08; БОРЬБА С ДОРОЖНЫМИ ЯМАМИ ПОЙДЕТ ДРУГИМ ПУТЕМ; МИНТРАНС ОБНАРОДОВАЛ ИДЕИ ПО КОРРЕКТИРОВКЕ НАЦПРОЕКТА БКАД

В **Минтрансе** раскрыли детали новой редакции **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги» (БКАД)**, доработать который к ноябрю поручил **президент РФ**. К 2030 году планируется отремонтировать 60% всех региональных дорог и построить 170 новых путепроводов, на что потребуются дополнительные 440 млрд руб. А вот ремонт в агломерациях, судя по всему, замедляется: ранее чиновники хотели отремонтировать почти все дороги к 2024 году, теперь это планируется сделать на шесть лет позже.

Ситуация с **нацпроектом БКАД** обсуждалась во вторник на совещании в ОНФ. Президент **Владимир Путин** (а вслед за ним и правительство) в конце июня поручил

доработать все **нацпроекты** до 30 октября, продлив их выполнение с 2024 по 2030 год. Во вторник глава **Минтранса Евгений Дитрих** рассказал о предложениях ведомства, которые будут направлены в кабмин.

Нацпроект БКАД с объемом финансирования 4,7 трлн руб. выполняется с 2018 года. В его состав входят федеральные проекты «Дорожная сеть» (курирует **Минтранс**), «Безопасность дорожного движения» (курирует МВД), «Общесистемные меры развития» (курирует **Минтранс**). В 2024 году планируется отремонтировать 50% региональных дорог, 85% дорог агломераций.

По предложенному **Минтрансу** сценарию, к 2030 году планируется отремонтировать 60% дорог региональной сети (по итогам 2019 года нормативам соответствует 44,1%). Этот показатель вчера стал предметом критики Счетной палаты. Аудиторы заявили, что дороги ремонтируются «не так значительно, как хотелось бы»: с 2017 года доля региональных дорог, находящихся в «нормативе», увеличилась всего на 1,1%. Впрочем, за две недели до этого замглавы **Росавтодора Игорь Костюченко**, выступая в Совете федерации, заявил о планах выполнить «мероприятия, которые мы запланировали до 2024 года» (ремонт дорог) к концу 2023 года.

Еще один ключевой показатель – ремонт 85% дорог на территории отдельных агломераций (по итогам 2019 года он составил 65%) – **Минтранс** предлагает выполнить не к 2024 году, а к 2030-му.

При этом изменится, по данным “Ъ”, и порядок включения агломерации в **нацпроект**: сегодня в него включены столицы регионов или города (и окрестности) с населением более 200 тыс. человек, **Минтранс** хочет эту планку снизить. В дальневосточном регионе, по данным “Ъ”, в **БКАД** могут попасть агломерации с населением до 20 тыс. жителей, то есть совсем небольшие города и прилегающие к ним территории.

Евгений Дитрих упомянул планы по включению в **нацпроект** строительства 170 новых путепроводов, на что нужно еще 140 млрд руб. Планируется отремонтировать дополнительно 175 км мостов, на что **Минтрансу** потребуются 300 млрд руб. В перспективе ведомство хочет включить в состав **нацпроекта** новый федеральный проект «Мосты и путепроводы», предполагающий ремонт более 3,6 тыс. разных сооружений, находящихся в аварийном состоянии. «Мы докладывали его на правительстве, но средств традиционно не хватает», – заявил господин **Дитрих**.

Свои предложения по корректировке **нацпроекта** готовит и МВД. Полиция, сообщили ранее «Ведомости», собирается изменить показатель социального риска в ДТП в 2024 году с четырех до восьми (количество погибших на 100 тыс. населения). Официально в МВД эту информацию ни подтверждали, ни опровергали.

«Планка 2024 года была понятна и очевидна, а до 2030 года программные цифры могут переписать еще несколько раз», – отмечает член комитета по транспорту Госдумы Александр Васильев. – Растягиванием сроков мы потеряем темп работы в регионах, а значит, и жители городов не увидят быстрого эффекта». Господин Васильев заметил, что понятие «нормативное состояние дороги» до сих пор четко нигде не определено. «В некоторых местах можно пройти грейдером по дороге и вырубить кустарник, и это будет означать, что дорога в нормативном состоянии», – говорит эксперт.

Показатели **нацпроекта** становятся «более приближенными к реальности», пояснил “Ъ” директор института экономики транспорта **ВШЭ Михаил Блинкин**.

«Было понятно, что снизить социальный риск в ДТП до четырех к 2024 году малореально, развитые страны Европы добивались этого десятилетиями», – говорит он. Комментируя планы **Минтранса** по поводу агломераций, господин Блинкин заметил, что ремонт 85% сети означает по факту ремонт «почти всех дорог», потому что даже при идеальном положении дел в каждый момент времени в отдельно взятом регионе примерно 15% сети требует ремонта. «Достижение этого показателя в любом случае крайне амбициозная цель независимо от сроков», – считает он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4442557>

ОНФ.РУ; 2020.05.08; ЭКСПЕРТЫ ОНФ РЕКОМЕНДОВАЛИ УЧЕСТЬ РАЗВИТИЕ ГАЗОМОТОРНОЙ И БЕСПИЛОТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В НАЦПРОЕКТЕ БКАД

Участники экспертного совещания ОНФ «Дорожно-транспортная инфраструктура как фактор, оказывающий влияние на качество жизни. Формирование предложений для актуализации национального проекта» с участием **министра транспорта Российской Федерации Евгения Дитриха** рекомендовали активнее создавать газомоторную заправочную инфраструктуру на трассах, при ремонте и строительстве дорог внедрять инфраструктуру для беспилотного транспорта, а также ускорить обновление парков общественного транспорта в регионах.

«Сегодня поддержание темпов строительства и ремонта дорог – это один из драйверов нашей экономики. Проблем с коронавирусом появилось очень много, экономика испытывает серьезные трудности. Тем не менее дорожное строительство поддерживает темпы, и это, конечно, обязательно будет позитивно сказываться на общих экономических показателях», – отметил **сопредседатель Центрального штаба ОНФ, генеральный директор ПАО «КАМАЗ» Сергей Когогин**.

«**Нацпроект** действительно, пожалуй, касается каждого жителя нашей страны. Хочу выразить благодарность Общероссийскому народному фронту за внимание к национальным проектам и помощь федеральным и региональным проектным органам при контроле за реализацией национальных проектов. Одна из основных целей **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** – это обеспечение качественно нового уровня дорожной инфраструктуры. Необходимо повысить безопасность движения, обновить общественный пассажирский транспорт в городах России, синхронизировать разные **нацпроекты**, программы ремонта и благоустройства. При этом необходимо сосредоточиться на результатах, которые непосредственно влияют на улучшение жизни людей», – сказал **Дитрих**.

Он сообщил, что темпы дорожно-строительного ремонта в условиях пандемии не снижались, приоритетом при выборе объектов являются дороги высокой социальной значимости. В этом году заработала программа предоставления регионам новых автобусов по программе лизинга с предоставлением 60-процентной скидки. Министр отметил важность синергии обновления дорожной инфраструктуры – вместе с новыми дорогами должен появляться новый общественный транспорт и улучшаться инфраструктура для оказания скорой медицинской помощи. Планируется построить 12 транзитных обходов у крупных городов, что должно улучшить экологическую ситуацию в них.

Заместитель министра энергетики Российской Федерации Антон Инюцын рассказал: «Мировой автопром активно работает над новыми технологиями. Помимо автомобилей с бензиновыми двигателями развиваются электромобили, водородный транспорт и транспорт на природном газе. По оценкам экспертов к 2040 в мире доля такого нового транспорта может составить до 50%. Необходимо готовиться к этому и в России. Это новый и серьезнейший вызов для проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД)**. Поэтому в дальнейшем предлагаем развивать проект **БКАД** с учетом задачи обеспечения дорог заправочной инфраструктурой для транспорта на новых видах топлива».

В свою очередь Когогин обратил внимание на недостаточную развитость инфраструктуры газомоторных заправок, которые востребованы на трассах к югу и востоку от Москвы. Заместитель генерального директора «Газпром газомоторное топливо» Денис Корниенко назвал ключевые проблемы развития газозаправочной инфраструктуры: высокая стоимость строительства КриоАЗС, отсутствие сформированного спроса на сжиженный природный газ (СПГ) и источников СПГ, а также трудности, связанные с избыточными

требованиями техрегламентов и нормативной документацией. Это решается при развитии серийного производства технологического оборудования (в том числе криооборудования) и малотоннажного производства СПГ, обеспечении господдержки производителей газомоторной техники (субсидирование переоборудования техники) и формировании современной нормативной базы по использованию СПГ в качестве моторного топлива.

Еще одним важным направлением для корректировки дорожного **нацпроекта** эксперты Народного фронта назвали развитие инфраструктуры для автономного движения транспортных средств, в разработку которых автопроизводители вкладывают масштабные инвестиции.

«С учетом актуализации на период до 2030 года особенно актуальным сегодня является внедрение инфраструктурных решений, позволяющих осуществлять движение по дорогам автономным транспортным средствам. Для этого необходимо соответствие трасс следующим требованиям: покрытие стабильным высокоскоростным мобильным интернетом на всей протяженности магистральных региональных дорог, обеспеченность модулями связи автомобилей и дорожной инфраструктуры, обеспеченность погодными метеостанциями на всей протяженности дорог с возможностью климатического определения состояния дороги, обустроенность трасс М-7 и М-11 для тестовых испытательных заездов», – отметил Когогин.

Вице-президент «Ростелекома» Борис Глазков добавил, что при внедрении беспилотных транспортных систем покрытие автомобильных дорог связью должно быть не ниже стандарта 5G, поскольку через пять-шесть лет этот стандарт станет массово используемым для беспилотных транспортных средств и в целом – для доставки в транспортные средства современных цифровых сервисов. Кроме установок вышек мобильной связи потребуется развивать вдоль автодорог оптоволоконную инфраструктуру фиксированной связи, и обязательность проектирования и строительства такой инфраструктуры целесообразно учесть при совершенствовании стандартов строительства дорог. Кроме этого, необходимо более глубоко прорабатывать вопросы обеспечения кибербезопасности при развитии современной транспортной инфраструктуры, поскольку такая инфраструктура в обязательном порядке включает в себя средства связи и цифровые сервисы для безопасного и комфортного вождения. Учитывая, что при внедрении беспилотных транспортных средств инфраструктура связи в составе автомобильных дорог будет передавать критичные для безопасности людей и грузов данные, её защита от киберугроз становится вопросом обеспечения безопасности критической инфраструктуры.

Руководитель Исполкома ОНФ Михаил Кузнецов призвал при корректировке национальных проектов в первую очередь ориентироваться на интересы людей: «Очень важная задача – найти человеческое измерение этих национальных проектов. Человеческое измерение – это то, где жизнь людей будет действительно быстро и реально меняться к лучшему. Поэтому, я думаю, мы можем попробовать здесь выстроить такое партнерство с **Министерством транспорта**».

Кузнецов указал на запрос общества, связанный с повышением безопасности дорожного движения. В частности, перед Днем светофора, который будет на этой неделе, стоило бы обратить внимание на те опасные дорожные участки, где есть необходимость установки светофоров с учетом мнения местных жителей. Кроме того, по словам руководителя исполкома ОНФ, при распределении бюджета на дорожную инфраструктуру необходимо налаживать с местными жителями обратную связь, чтобы люди вовлекались в принятие решений. Также Кузнецов предложил продумать возможность запуска в пилотном регионе новой системы автомобильных штрафов, выстроенной на риск-ориентированном подходе. Размер штрафа при этом определяется с учетом фактических рисков нарушений с точки зрения безопасности дорожного движения.

<https://onf.ru/2020/08/05/eksperty-onf-rekomendovali-uchest-razvitie-gazomotornoy-i-bespiilotnoy-infrastruktury-v/>

БИЗНЕС ONLINE; 2020.04.08; ВЫЛЕТНЫЕ МАГИСТРАЛИ И МЕТРОБУСЫ: МЕТШИН РАССКАЗАЛ ДИТРИХУ, ЧТО КАЗАНИ СЕЙЧАС НУЖНЕЕ ВСЕГО

«В воскресенье возвращался по «камазовской трассе» из родного Нижнекамска – так от Шали была пробка 60 километров!» – привел накануне личный пример мэр Казани Ильсур Метшин, выступая на дорожной конференции ОНФ. Он назвал основные болевые точки и перспективные проекты, получив поддержку главы федерального **минтранса Евгения Дитриха**, который высоко оценил осуществленную в этом году закольцовку БКК. О чем просят власти Казани федеральный центр и что уже делается – в материале «БИЗНЕС Online».

Накануне «Общероссийский народный фронт» по видеосвязи обсудил с представителями регионов ход масштабного национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». До 2024 года на него потратят 4,8 трлн рублей, но президент России Владимир Путин после «обнуления» своих сроков поручил правительству и ОНФ обновить планы, в том числе с перспективой до 2030 года. «Есть потенциал для актуализации национального проекта на длительный период, предполагающий существенный технический прогресс», – открыл видеоконференцию гендиректор ПАО «КАМАЗ» Сергей Когогин, который на этот раз выступил в своей политической ипостаси – как председатель центрального штаба ОНФ. Участвовавший в видеоконференции **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** обещал донести предложения до правительства РФ.

Среди выступающих – мэр Казани Ильсур Метшин, который построил свою речь вокруг двух главных акцентов: Казани позарез нужны вылетные магистрали и четыре маршрута метробуса.

«К сожалению, темпы строительства новых дорог значительно отстают от темпов жилищного строительства, – описал проблему Метшин. – Если внутри города благодаря крупным инфраструктурным проектам мы поборолли заторы, то на четырех основных въездах в Казань в часы пик скапливаются многокилометровые пробки. В воскресенье возвращался по „камазовской трассе“ из родного Нижнекамска – так от Шали была пробка 60 километров! Шли ремонтные работы. Похожая ситуация на Горьковскому шоссе, Мамадышском тракте, со стороны Дербышек».

Про жилье мэр упомянул не зря – ранее он не раз бил тревогу по поводу строительного бума в казанской субурбии. С одной стороны, развитие экономики не может не радовать, но, если не развивать транспортную и социальную инфраструктуру то, как говорил градоначальник, жизнь людей там превратится в ад, а дешевый квадратный метр для них встанет втридорога.

Метшин предложил разрешить строительство крупных дорожных инфраструктурных объектов в рамках **нацпроекта**. Это позволит решить проблемы не только города, но и всей Казанской агломерации. Подобные проекты растянуты во времени и выходят за рамки действующего **нацпроекта** до 2024 года. Например, только на строительство нового Вознесенского тракта – дублера существующего Мамадышского – потребуется 17 млрд рублей. Срок его реализации – не менее пяти лет. Пока проектируют первый участок от Аметьевской магистрали до проспекта Победы, его строительство готовы начать уже в 2021 году.

Федеральный центр принимает заметное участие в решении транспортных проблем Татарстана. В частности, только за последние четыре года за счет бюджетов всех уровней на дороги столицы РТ выделили рекордную сумму – 30,5 млрд рублей. Из них 9,7 млрд рублей – в рамках **нацпроекта** при условии софинансирования (7,3 млрд рублей федеральные, остальные деньги – республиканские). К нормативному состоянию

приведено 83% дорожной сети, с 2017 по 2019 год устранили 339 мест концентрации ДТП. По оценкам градоначальника, это получилось во многом за счет поддержки федерального центра – и в том числе в ходе подготовки к крупным международным проектам.

Что касается метробусов, то ранее «БИЗНЕС Online» подробно описал контуры этой реформы. Первую скоростную линию метробуса пустят в «Салават Купере». Есть также линии на Дербышки, на Гаврилова и в «Лесной городок». По словам Метшина, стоимость системы скоростных автобусов в разы дешевле стройки метро. При этом скорость и провозная способность вполне сопоставимы.

«Ориентировочная стоимость маршрута из центра города до удаленного жилого комплекса „Салават Купере“ протяженностью 21,6 километра составит 1,8 миллиарда рублей, – отметил Метшин. – При этом скорость сообщения будет в два раза выше, чем на обычном автобусном маршруте. Кроме того, поскольку линии метробуса будут полностью обособлены, в системе их управления могут быть использованы элементы искусственного интеллекта». Что это значит? В будущем по линии смогут курсировать беспилотные электробусы, сочлененные газовые автобусы – в общем, перспективные системы транспорта. По данным источников «БИЗНЕС Online», итоговые варианты движения метробусов в Казани представят уже в августе.

Обсудили на конференции и транспорт будущего: электромобили, «беспилотники», транспорт, работающий на компримированном и сжиженном газе. В целом необходимость развития инфраструктуры газомоторного топлива у участников обсуждения вопросов не вызвала. Встретила понимание необходимость улучшить покрытия мобильной связью автодорог не ниже стандарта 4G, а лучше 5G. В конце концов, по словам Когогина, в ближайшие десятилетия на дороги выйдут беспилотники, а для них такая связь – банальная ездая необходимость.

По словам **Дитриха**, М12 построят со всей необходимой инфраструктурой – отвод земли сделают и под строительство заправок для бензинового и газомоторного транспорта, объектов придорожного сервиса. По словам **Дитриха**, М12 построят со всей необходимой инфраструктурой – отвод земли сделают и под строительство заправок для бензинового и газомоторного транспорта, объектов придорожного сервиса. Фото: «БИЗНЕС Online»

Из любопытного отметим будущее трассы М12 Москва – Казань. По словам **Дитриха**, ее построят со всей необходимой инфраструктурой – отвод земли сделают не только под дорогу, но и под строительство заправок для бензинового и газомоторного транспорта, объектов придорожного сервиса. «Так, чтобы трасса открывалась и чтобы сервис сразу был на ней», – сказал **глава минтранса РФ**.

По словам **Дитриха**, внутренние транспортные проблемы городов тоже решаются и пандемия коронавируса не остановила дорожное строительство. Более того, объемы выполненных работ превысили показатели 2019 года. При этом крупные дорожные проекты в Казани оказались заметны на уровне страны – в частности, **глава минтранса РФ** выделил закольцовку Большого казанского кольца. «Важнейший проект для городской агломерации», – дал оценку **Дитрих**. Кроме Казани, капиталоемкие дорожные работы в этом году ведут в Кургане и Туле.

Ожидая федеральной помощи, столица Татарстана не сидит сложа руки. Кроме проектируемого Вознесенского тракта, в Казани начали строительство дороги-дублера Горьковского шоссе от улицы Несмелова до трассы М7 «Волга». Длина трассы – 13 км, она снимет нагрузку на Горьковское шоссе и станет одним из выездов проектируемого экорайона «Серебряный бор» на месте артиллерийских складов в Аракчино. Первый этап обойдется в полмиллиарда рублей, а дальше до М7 – еще больше десятка километров. Правда, накануне минфин РТ отказался согласовать контракт на строительство дублера Горьковского шоссе до «Серебряного бора». Но, по данным наших источников, вопрос технический – конкурс проведут заново.

Кроме того, в республике намерены хотя бы частично решить проблему жителей поселков Куюки (Пестречинский район) и Салмачи, Вишневка (Казань). Сейчас люди (а здесь живут не менее 30 тыс. человек) вынуждены постоянно стоять в пробках: чтобы выехать в любую сторону, приходится проезжать через город и стоять на улицах Кул Гали и Дубравной. Ожидается, что строительство транспортной связи с выходом М7 начнется уже в 2021 году.

Кроме того, разгрузить выезд из города по существующему Мамадышскому тракту призвана проектируемая перемычка между улицами Патриса Лумумбы (в районе ЖК «Лазурные небеса») до улицы Космонавтов, которая примет на себя часть потока машин в часы пик с Сибирского тракта, и улицей Ершова. В процессе подготовки также проект планировки новой дороги от строящейся перемычки БКК в районе улицы Технической через улицу Братьев Батталовых до трассы Казань – Боровое Матюшино. Эта связь потенциально разгрузит Оренбургский тракт и примет на себя потоки жителей развивающегося «Лаишевского узла», где в перспективе появится 3 млн кв. метров жилья. По большому счету, эта дорога – один из вариантов «спасения» трассы на аэропорт «Казань» от неминуемо приближающегося транспортного коллапса.

<https://www.business-gazeta.ru/article/476891>

ТАСС; 2020.04.08; МИНТРАНС НАМЕРЕН ДОВЕСТИ ДОЛЮ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГ В НОРМАТИВНОМ СОСТОЯНИИ ДО 60% К 2030 ГОДУ

Минтранс РФ прорабатывает вопрос продления **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД)** до 2030 года, в его рамках намерен довести долю региональных автодорог в нормативном состоянии до 60%. Об этом сообщил глава министерства **Евгений Дитрих** во время видеоконференции «Дорожно-транспортная инфраструктура как фактор, оказывающий влияние на качество жизни», организованную Общероссийским народным фронтом.

«Минтранс проводит актуализацию показателей **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** до 2024 года, а также прорабатывает вопрос о продлении реализации мероприятий **нацпроекта** на период до 2025-2030 годов», – сказал он. – В планах – доведение до 2030 года доли региональных дорог, входящих в опорную сеть, до 85%. По аналогии с федеральными дорогами, которые уже сегодня достигли 84,8% в нормативе. И увеличение общего показателя нормативного состояния всех региональных дорог до 60%».

При этом цели «дорожного» **нацпроекта** до 2024 года не снижаются, планируется лишь их перераспределение по годам реализации.

Увеличение доли автомобильных дорог регионального значения – один из ключевых показателей **нацпроекта**. Так, к 2024 году он должен достичь 50,9%. Согласно утвержденному паспорту **БКАД**, доля региональных дорог в нормативном состоянии на 2019 год должна составлять не менее 44,1%, а к 2021 году достичь 45,8%. Сейчас этот показатель уже находится на уровне 44,2%.

По словам **Дитриха**, также значительно увеличилась доля автодорог в нормативном состоянии в городах. «Фактические показатели у нас уже сейчас лучше, чем те, которые были раньше запланированы: 65% мы сегодня достигли нормативного состояния улиц и дорог в агломерациях вместо запланированных 46%», – отметил он.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/mintrans-nameren-dovesti-dolu-regionalnyh-dorog-v-normativnom-sostoyanii-do-60-k-2030-godu>

ТАСС; 2020.04.08; МИНТРАНСУ НЕОБХОДИМО 300 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ ВЕТХИХ МОСТОВ ДО 2030 ГОДА

Минтрансу России в 2025-2030 годах необходимо 300 млрд рублей на реконструкцию ветхих мостов в России, сообщил глава министерства **Евгений Дитрих** во время

видеоконференции «Дорожно-транспортная инфраструктура как фактор, оказывающий влияние на качество жизни», организованную Общероссийским народным фронтом.

«Потребность в средствах на период 2025-2030 годов – 300 млрд рублей, с помощью которых мы планируем снизить протяженность искусственных сооружений, находящихся в неудовлетворительном состоянии, на 85% к 2030 году. До конца 2024 года планируется привести в нормативное состояние 115 тыс. погонных метров из заявленных субъектами 290 тыс. То есть нужно привести в нормативное состояние еще 175 тыс. погонных метров мостов», – сказал **Дитрих**.

По словам министра, реконструкция будет вестись в рамках проекта «Мосты и путепроводы», который был одобрен правительством в феврале. Финансирование программы составит почти 380 млрд рублей до 2024 года. Предполагается, что проект станет частью **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

Как ранее сообщал замглавы **Росавтодора** Игорь Костюченко, около 7% мостов в России на сегодняшний момент находятся в аварийном и предаварийном состоянии.

<https://tass.ru/ekonomika/9119217>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/V-Mintranse-zayavili-o-neobhodimosti-300-mlrd-rub-dlya-rekonstruktsii-vetkih-mostov-2020-08-04/>

<https://www.rzd-partner.ru/other/news/mintransu-rf-neobkhodimo-300-mlrd-rub-na-rekonstruktsiyu-vetkhikh-mostov-do-2030-g/>

<https://www.pnp.ru/economics/mintransu-neobkhodimo-300-mlrd-rublej-na-rekonstruktsiyu-vetkhikh-mostov-do-2030-goda.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.04.08; ГТЛК ПРЕДЛАГАЕТ ПРОГРАММУ ЛЬГОТНОГО ЛИЗИНГА СПЕЦТЕХНИКИ ДЛЯ БКАД С ГОСФИНАНСИРОВАНИЕМ В 30 МЛРД РУБ.

ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) предлагает запустить новую программу льготного лизинга дорожно-строительной и коммунальной техники, которая предполагает государственное софинансирование в размере 30 млрд руб.

«Мы подготовили программу, общий объем инвестиций по программе мог бы составить до 60 млрд руб. с учетом необходимого софинансирования государством в объеме до 30 млрд руб. Тогда бы это позволило приобрести для передачи в лизинг не менее 7 тыс. единиц дорожно-коммунальной техники и обеспечить своевременное выполнение всех мероприятий, связанных с **нацпроектом БКАД** («Безопасные качественные дороги» – ИФ)», – заявил гендиректор ГТЛК Михаил Полубояринов в ходе конференции Общероссийского народного фронта.

В этом случае, по его словам, подрядные организации будут обеспечены «современной отечественной техникой на льготных условиях без единовременного отвлечения значительных объемов собственных средств».

«Наши предложения были предварительно поддержаны Союзом транспортников, направлены в правительство, но пока еще не вошли в программу», – отметил Полубояринов.

ВЕСТИ ТАТАРСТАН; 2020.04.08; В КАЗАНИ ДЛЯ РАЗГРУЗКИ ГОРОДСКИХ ДОРОГ БУДУТ РАЗВИВАТЬ СЕТЬ МЕТРОБУСОВ

Все дороги ведут в Казань, особенно если это пути переговоров о самих магистралях. Сегодня в столице Татарстана прошло совещание по национальному проекту «Безопасные и качественные дороги». Участвовали мэр города Ильсур Метшин, **министр транспорта России Евгений Дитрих**, замминистра энергетики Антон Инюцын и гендиректор КАМАЗа Сергей Когогин.

Сегодня в Казани нормативному состоянию соответствуют 83% столичных трасс. Постепенно ликвидируются места скопления ДТП, строятся развязки, Большое Казанское кольцо. Есть ли сложности, по словам мэра, – это пробки в пиковые часы на подъездах к городу. Поэтому было предложено предусмотреть в рамках **нацпроекта** финансирование и на строительство крупных дорожных объектов не только в рамках города, но и всей Казанской агломерации. К строительству одной из таких развязок на М7 город готов приступить уже в следующем году. Разгрузить поток сможет и внедрение скоростного автобусного сообщения, метробусы. Такой проект в Казани тоже продумывается.

<https://trt-tv.ru/news/v-kazani-dlya-razgruzki-gorodskix-dorog-budut-razvivat-set-metrobusov/>

РЕН ТВ; 2020.04.08; МИНТРАНС: КОРОНАВИРУС НЕ ПОМЕШАЛ РЕМОНТУ ДОРОГ В РОССИИ

Темпы строительства и ремонта дорог в России ускорились. Коронавирус если и повлиял, то скорее положительно. Об этом сегодня заявил **глава Минтранса** на экспертном совещании Общероссийского народного фронта. Представители власти и бизнеса собрались онлайн, чтобы обсудить реализацию одного из самых масштабных **нацпроектов** – «Безопасные и качественные дороги». Но, как рассказал **Евгений Дитрих**, в пандемию работы велись непрерывно, дороги разгрузились и службам уже удалось нарастить темп.

«Уже выполнено больше половины запланированных на этот год мероприятий. С 2019-го по 2024 год протяженность дорог федерального значения увеличится на 43,6 тыс. км. Составит не менее 255 тыс. км», – отметил министр.

По данным **Минтранса**, уже сейчас отремонтированы восемь тысяч километров региональных трасс. А после реализации **нацпроекта** под стандарт подведут 85% дорог в городах и больше половины за их пределами.

<https://ren.tv/news/v-rossii/731521-mintrans-koronavirus-ne-pomeshal-remontu-dorog-v-rossii>

КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; 2020.04.08; АВТОМОБИЛЬНЫЙ ОБЪЕЗД ГАТЧИНЫ ОТКРОЕТСЯ 7 АВГУСТА; НА ТОРЖЕСТВЕННУЮ ЦЕРЕМОНИЮ ПРИЕДЕТ МИНИСТР ТРАНСПОРТА РОССИИ ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ

Уже в ближайшую пятницу для движения откроется один из самых долгожданных дорожных объектов Ленинградской области – автомобильный объезд Гатчины. Его строительство шло не один год и сопровождалось большими пробками, зато теперь водители смогут быстро и свободно проехать проблемный участок.

– 7 августа состоится церемония открытия движения на реконструированном участке (31-54 км) федеральной дороги Р-23 Санкт-Петербург – Псков – Пустошка – Невель до границы с Республикой Беларусь, – сообщает **пресс-служба** Управления федеральных автомобильных дорог (УПРДОР) «Северо-Запад».

Мероприятие действительно долгожданное для автомобилистов, ведь пробиваясь сквозь заторы, легко можно было потерять час времени. Теперь эта проблема уйдет. А важность события подчеркивает визит не только губернатора Ленобласти Александра Дрозденко, но и участие в открытии **министра транспорта России Евгения Дитриха**.

<https://www.spb.kp.ru/online/news/3966790/>

ГОВОРИТ МОСКВА; 2020.04.08; В ГОСДУМЕ РАССКАЗАЛИ, КОГДА ДОРОГИ В РОССИИ СТАНУТ ЛУЧШЕ

Ранее счётная палата опубликовала отчёт, согласно которому меньше половины региональных трасс соответствуют нормативам – 44,2%.

Председатель комитета Госдумы РФ по транспорту и строительству Евгений Москвичёв в разговоре с радиостанцией «Говорит Москва» назвал такое положение дел нормой. Он отметил, что через 4 года показатели качества дорог в регионах вырастут.

«Ничего тут страшного нет. Правительство выделяет серьезные деньги. Программу эту поддержал президент три года назад, и вот выделяются такие деньги через **министерство транспорта**. Думаю, что к 2024 году будет больше, чем 50% – где 65%, где 70% в некоторых регионах. Поэтому нормально. Дороги региональные, как и федеральные 85% будет в нормативе, а те, которые надо по плану, по графику ремонтировать, реконструировать, они будут реконструироваться. Я думаю, что и во всех странах мира точно также, что не все 100% дорог бывают в нормативе. Поэтому есть такая национальная программа – «Безопасные и качественные дороги».

Среди федеральных дорог сейчас нормативам соответствуют 84%. Число объектов, соответствующих требованиям, за два года выросло на 7%. Аудиторы при этом указали на проблемы с регулированием расходов на содержание.

<https://govoritmoskva.ru/news/242091/>

РАДИО SPUTNIK; 2020.04.08; В ФАР ПРЕДЛОЖИЛИ «НЕСКОНЧАЕМЫЙ» ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ РОССИЙСКИХ ДОРОГ

Счетная палата России указала на проблему недостаточного финансирования региональных дорожных фондов. **Руководитель Федерации автовладельцев России Максим Едрышов** в интервью радио Sputnik поделился мнением, как решить эту проблему.

Меньше половины региональных дорог в России соответствуют нормативам. Однако их содержание обходится в 8 раз дешевле федеральных. Есть еще и проблемы с координацией расходов на обслуживание автотрасс, отмечают аудиторы Счетной Палаты. Счетная палата России представила отчет, в котором говорится о серьезном недофинансировании региональных дорог.

Как отметили аудиторы, на содержание километра дороги федерального значения в 2019 году в среднем приходилось 2,2 миллиона рублей, а на содержание региональных дорог уходило почти в восемь раз меньше – 288 тысяч рублей. На региональные трассы в прошлом году было направлено только 29,6% от норматива.

Счетная палата предложила правительству на законодательном уровне закрепить критерии отнесения трасс к определенному уровню содержания, отметив, что сейчас в разных регионах средства, которые были получены на дороги, отличаются от норматива.

С подобным мнением согласен руководитель Федерации автовладельцев России (ФАР) Максим Едрышов, своей точкой зрения он поделился с радио Sputnik.

«Это хорошая инициатива, поскольку недофинансирование в регионах есть. Если на федеральные дороги идут средства из федерального бюджета, сборы системы «Платон» и часть акцизов от топлива, то региональные дорожные фонды ограничены по своей наполняемости. Действительно, всегда можно заметить, когда съезжаешь с федеральной трассы на региональную дорогу, что дорога становится хуже. Чтобы этого не было, надо наполнять региональные фонды», – отметил Максим Едрышов.

Руководитель ФАР считает, что направлять средства в региональные фонды можно и из альтернативных источников, в том числе таких, которые постоянно будут пополняться самими участниками дорожного движения.

«Например, можно все штрафы за нарушения правил дорожного движения зачислять не просто в бюджет, а в дорожные фонды. Также все налоги, связанные с автомобилями, надо зачислять в дорожные фонды, тогда появятся деньги, которых будет достаточно для содержания дорог», – предложил Максим Едрышов.

<https://radiosputnik.ria.ru/20200804/1575349578.html>

ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2020.04.08; ВОКЗАЛ И Ж/Д МОСТ В АРХАНГЕЛЬСКЕ ПРОИНСПЕКТИРОВАЛ ГЛАВА РОСЖЕЛДОРА

Также **Владимир Токарев** оценил концепцию реконструкции вокзального комплекса.

В ходе рабочей поездки в Архангельскую область замминистра транспорта РФ – руководитель **Федерального агентства железнодорожного транспорта Владимир Токарев** вместе с врио главы региона Александром Цыбульским проинспектировали железнодорожные объекты Архангельска: вокзальный комплекс и железнодорожный мост.

Владимиру Токареву была представлена концепция предстоящей реконструкции вокзала, первый этап которой начнется с ремонтных работ на привокзальной площади уже в текущем году, сообщает **пресс-служба** регионального правительства.

Кроме того, обсуждался вопрос объединения на одной площадке железнодорожных и автомобильных перевозок. Об этом проекте ранее местные власти уже вели переговоры с представителями РЖД и были достигнуты договоренности о начале работ.

«В следующем году мы должны выйти на те проектные решения, которые намечены. С одной стороны, мы решим вопрос благоустройства, с другой – оптимизируем логистику этого транспортного узла, имеющую свои нюансы. Также мы решим вопрос безопасности пассажиров, построив переход через пути, которого сейчас нет», – отметил Александр Цыбульский.

По словам **Владимира Токарева**, необходимо тщательно продумать финансовую сторону вопроса и учесть все тонкости, чтобы иметь четкое понимание: какую часть материальных затрат в ходе реконструкции объекта несет город, а какую – РЖД.

«Совместно с РЖД мы планируем в кратчайшие сроки заняться реконструкцией вокзала. Это действительно важный вопрос, и наша задача – сделать поездки жителей области максимально комфортными», – сообщил **заместитель министра транспорта РФ**.

Также **глава Росжелдора** побывал на железнодорожном мосту, где в данный момент идет модернизация подъемной части. В рамках визита стороны обсудили вопросы, касающиеся эксплуатации железнодорожных переездов в Вельске и Северодвинске, реализации проекта «Белкомур» и строительства железнодорожной ветки Карпогоры – Индига.

https://www.securitymedia.ru/news_one_11196.html

ТАСС; 2020.04.08; РЕЛЬСОВЫЙ АВТОБУС ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАПУСТИТЬ ПО МАРШРУТУ АРХАНГЕЛЬСК – ОНЕГА В 2020 ГОДУ

Рельсовый автобус будет запущен по маршруту Архангельск – Онега. Как говорится в сообщении, распространенном во вторник пресс-службой администрации Архангельской области по итогам поездки в регион **заместителя министра транспорта РФ Владимира Токарева**, возможно, поезд начнет курсировать уже в 2020 году.

«Стороны обсудили перспективы запуска рельсового автобуса из Архангельска в Онегу. <...> Изначально речь шла о том, что он начнет курсировать по маршруту в 2021-2022 годах. Однако [врио главы региона] Александр Цыбульский выступил с инициативой перенести запуск рельсового автобуса уже на осень текущего года. **Владимир Токарев** отметил, что предложение будет в ближайшее время рассмотрено совместно с РЖД и заверил в том, что со своей стороны сделает все возможное для поставки в регион в ближайшее время рельсового автобуса нового поколения РА-3 «Орлан», – говорится в сообщении.

Онега находится на берегу Белого моря, куда едут туристы, в городе начинается маршрут на Кий-остров. Железнодорожного сообщения между Архангельском и Онегой нет. «Направление Архангельск – Онега востребовано у жителей региона, а добраться в некоторые отдаленные населенные пункты автомобильным транспортом, особенно в период распутицы, довольно сложно», – приводит **пресс-служба** слова Цыбульского.

РА-3 производится на заводе «Метровагонмаш» в Московской области, он рассчитан для работы на линиях железных дорог с относительно небольшим пассажиропотоком.

Токарев и Цыбульский также обсудили возможность строительства путепровода в Вельске. Железная дорога разделяет Вельск на две части. На территории города

функционируют два оборудованных железнодорожных переезда – на ул. Попова и ул. Дзержинского, наиболее загружен последний, там постоянно собираются пробки. Предложения по строительству автомобильного путепровода протяженностью 500 метров правительство области направило в адрес **Федерального дорожного агентства**. На реализацию проекта необходимо 915 млн рублей. Правительство области готово обеспечить организацию комплекса мероприятий по инженерным изысканиям и разработку проектно-сметной документации на строительство путепровода.

<https://tass.ru/ekonomika/9116753>

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2020.05.08; КАРАНТИННАЯ ДЕСЯТИНА; ОПРЕДЕЛЕНА СТАТЬЯ БЮДЖЕТА, КОТОРЫЕ СОКРАТЯТ ДЛЯ ОПЛАТЫ АНТИКРИЗИСНЫХ ТРАТ ПРАВИТЕЛЬСТВА

Минфин опубликовал «Методику расчета предельных базовых бюджетных ассигнований» – базовый документ, исходя из которого в бюджете на 2021–2023 годы будут реализованы принципы анонсированной ранее ведомством бюджетной консолидации. В основном это десятипроцентное или более сокращение «гражданских» расходов с меньшим урезанием «силовых» – речь идет о цене, которую бюджетополучатели заплатят за антикризисные траты 2020–2021 годов. Впрочем, сам антикризисный план также оказался сокращен на 10%.

Опубликованная Минфином методика расчета пределов ожиданий ведомств в новом бюджетном цикле показывает полную картину бюджетных намерений правительства на ближайшую трехлетку – ранее были известны лишь отдельные цифры сокращения госпрограмм (см. “Ъ” от 3 августа). Утвержденные лимиты позволяют оценить, во что главным распорядителям бюджетных средств (ГРБС) обойдется необходимость оплаты «противоэпидемических» счетов – расходов правительства на антикризисные меры 2020–2021 годов, – несмотря на временный отказ от ограничений бюджетного правила.

Напомним, что общим заявленным Минфином принципом бюджетной консолидации на 2021–2022 годы, необходимой для возвращения к сбалансированному (до 1% дефицита в 2022 году) бюджету после масштабных антикризисных расходов двух «постковидных» лет, было сокращение основных статей госрасходов на 10% и оборонных расходов на 5%.

Буквальное исполнение этого принципа не всегда возможно, хотя в ряде случаев принцип реализован именно буквально: так, на 10% сокращен сам план восстановления экономики, отчасти ради которого и предпринимается консолидация.

Вместо 870 млрд руб. на 2021 год он будет стоить 787 млрд руб. Методика же демонстрирует пока грубые оценки реального сокращения бюджетных ассигнований на 2021–2022 годы по большинству ГРБС и госпрограмм (ГП) по состоянию бюджетных торгов на конец июля. Судя по цифрам приложений к методике, сокращения **нацпроектов** пока не утверждены, для бюджета они второстепенны и будут скорее оптимизироваться под него, чем наоборот.

В разрезе ГП на 2021 год две госпрограммы – финансовая (в основном это трансферты регионам) и «Национальная экономика» (за счет антикризисных расходов) увеличены в сумме почти на 0,6 трлн руб.: вместе с непрограммными новыми расходами на пенсионную систему (плюс 548 млрд руб.) и средними по размеру ГП по юстиции и по судебной власти, расходы на которые увеличены, они представляют группу выигравших в бюджетном торге – в сумме на 1,1 трлн руб. Номинально крупнейшие сокращения 2021 года – в ГП по развитию транспортной системы (на 12,9% к ранее утвержденным планам) и в ГП развития промышленности (29,6%), в последней на треть (более чем на 100 млрд руб.) сокращены расходы в 2021 и 2022 годах на подпрограмму развития транспортного и специального машиностроения. На 9,1–10% в 2021–2022 годах и на 17% в 2023 году сокращаются расходы на ГП развития здравоохранения, в схожих пределах – ГП по

образованию, АПК и космическая ГП. В больших масштабах сокращаются расходы на ГП «Информационное общество» – на 12,5–12,6% в 2021–2022 годах и на 21,8% в 2023 году. «Силовые» ГП сокращаются меньше: ГП по правоохранительной деятельности снизят лимиты федеральных расходов 2021–2022 годов на 0,4–0,6% (и планируют увеличить в 2023 году на 2,7%), ГП по чрезвычайным ситуациям потеряет 1,6–3% лимитов расходов в 2021–2022 годах. Внешнеполитическая ГП будет терять по 1,1–2,5% финансирования в год.

Непонятна ситуация с крупной атомной госпрограммой: она потеряет лишь 2,2% финансирования в 2021 году, 11% – в 2022 году и 61,4% – в 2023 году.

Схожая картина в ГП по ЖКХ, где за сокращением лимитов на 5,6% в 2021 году отрасль ждет обвал лимитов в 2022 году на 43,8% и сокращение расходов от планов в 2023 году на 10,2%. Наконец, крупные непрограммные расходы на «иные федеральные функции» органов власти сократятся в 2021 году на 1,6%, затем на 15,2% в 2022 году и затем вырастут от плана на 0,7% в 2023 году.

Очень большая часть сокращений лимитов – уже принятые решения по оптимизации госрасходов. Они включают в себя ощутимые сокращения госаппарата и пропуски индексации зарплат в госсекторе.

<https://www.kommersant.ru/doc/4442531>

КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.04.08; НЕ ОТКРЫЛИ – НЕ ПРОДАВАЙ; ФАС СОЧЛА НАРУШЕНИЕМ ПРОДАЖУ АВИАБИЛЕТОВ В ЗАКРЫТЫЕ ДЛЯ ПОЛЕТОВ СТРАНЫ

В ФАС увидели нарушение прав потребителей в продажах авиабилетов на рейсы в страны, с которыми официально не возобновлено международное сообщение. Служба вновь критикует систему ваучеров, которую она предлагала сделать более гибкой, в том числе за счет права передавать такие купоны третьим лицам и использовать на других видах транспорта. ФАС хочет привлечь к проблеме внимание **Минтранса**, который уже оставил без ответа сходную жалобу от объединения пассажиров.

Продажа авиабилетов в страны, с которыми приостановлено авиасообщение, может нарушать права российских граждан, считают в Федеральной антимонопольной службе (ФАС). «В соответствии с поступающими в ведомство обращениями граждан и по информации СМИ, авиакомпании продают авиабилеты на рейсы в страны, авиасообщение с которыми в настоящее время отсутствует. По мнению ФАС России, это обстоятельство создает риск отмены рейсов по причине отсутствия разрешения на международный полет», – говорится в сообщении ФАС.

Вместо возврата денежных средств по несостоявшимся полетам пассажирам предлагаются ваучеры, и подобная практика «может ущемлять интересы потребителей и подрывать доверие граждан к действиям авиакомпаний», полагают в службе. Ведомство предлагает **Минтрансу** обратить внимание на эту ситуацию.

В условиях низкого пассажиропотока деньги от продажи билетов могут поддержать ликвидность авиакомпаний, и ничто не мешает им продавать билеты даже на те рейсы, которые заведомо не могут быть осуществлены в условиях запрета международных полетов.

Привлекательность данной схемы серьезно повысил тот факт, что теперь авиакомпании не обязаны возвращать пассажиру деньги за отмененный рейс, а могут предложить ему ваучер на будущий полет.

У ФАС в июне уже возникали вопросы по факту принуждения пассажира к получению сертификата без альтернативы, а также ограничения на его получение – там опять же ссылались на нарушение прав потребителей и антимонопольное законодательство. В ФАС предлагали оставить выбор за клиентами, в частности, обеспечив возможность возврата средств в рассрочку или позднее, а сертификат разрешить передавать и использовать у

других перевозчиков, в том числе на железнодорожном транспорте. Юристы говорили, что авиакомпании должны возвращать деньги пассажирам за неиспользованные билеты, но видели здесь возможности неоднозначной трактовки форс-мажора.

А в июле уже правительство закрепило за авиакомпаниями право выдавать пассажирам ваучеры вместо денег за отмененные на фоне коронавируса рейсы. При этом в постановлении правительства речь шла о том, что перевозчики могут в одностороннем порядке изменять условия договора перевозки пассажира или отказаться от его исполнения, а также менять порядок и сроки возврата денег за билеты при угрозе или возникновении чрезвычайных ситуаций, введении режима повышенной готовности в РФ, если это повлекло ограничение международного или внутреннего авиасообщения. Уточнялось, что такой порядок применяется к договорам, «подлежащим исполнению с 1 февраля 2020 года по международным воздушным перевозкам в Китай, с 18 марта – по всем внутренним и иным международным воздушным перевозкам, заключенным до 1 мая». Для чартерных рейсов эти правила не действуют.

Но проблема отмены рейсов, действительно, не ограничивается билетами, проданными еще до начала ограничений или в их разгаре. Так, в конце июля Общероссийское объединение пассажиров попросило **Росавиацию** запретить «Аэрофлоту» продавать билеты на рейсы в закрытые страны.

Участники движения сообщали, что пассажиры за пару дней до вылета получают уведомление от авиакомпании об отмене рейса по причине отсутствия разрешения на международный полет и не могут вернуть деньги, так как авиакомпания им предлагает вместо этого ваучеры на будущие полеты.

В основном жалобы касались рейсов в ЕС, который 30 июля вновь оставил границы закрытыми для граждан РФ (решение принимается раз в 15 дней).

Сейчас для граждан РФ без ограничений открыто международное авиасообщение только с Великобританией, Турцией и Танзанией. Обсуждается взаимное возобновление авиасообщения еще с 30 странами. При этом на разных условиях и некоторые другие страны готовы пускать российских граждан, поэтому спрос на появляющиеся в продаже билеты остается. При этом факт выполнения рейса зависит не только от наличия разрешений на полеты, но и его загрузки, как это показала практика с изменением расписания полетов в Турцию.

Билеты по закрытым направлениям из Москвы на август также продают и европейские авиакомпании. Об их отменах также массово сообщают в социальных сетях. В то же время в Еврокомиссии настаивают, что пассажиры имеют право на возврат средств за билет. Однако многие европейские страны – в их числе Чехия, Словакия, Хорватия, Кипр, Греция, Франция, Италия, Литва, Польша и Португалия – уже разрешили своим авиакомпаниям выдавать пассажирам ваучеры вместо возврата средств в случае отмены рейса.

<https://www.kommersant.ru/doc/4442556>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.05.08; ФАС ВОЗМУТИЛАСЬ ПРОДАЖЕЙ АВИАБИЛЕТОВ В ЗАКРЫТЫЕ СТРАНЫ

Продажа авиабилетов в зарубежные страны, с которыми приостановлено авиасообщение, может нарушать права граждан, отметили в Федеральной антимонопольной службе (ФАС). В ведомстве предложили **Минтрансу** «обратить внимание на сложившуюся ситуацию».

Как пояснили в ФАС, в ведомство поступают обращения граждан о том, что авиакомпании продают авиабилеты на рейсы в страны, авиасообщение с которыми в настоящее время отсутствует.

«По мнению ФАС России, это обстоятельство создает риск отмены рейсов по причине отсутствия разрешения на международный полет. Вместо возврата денежных средств по несостоявшимся полетам пассажирам предлагаются ваучеры», – отметили в ведомстве.

Подобная практика может ущемлять интересы потребителей и подрывать доверие граждан к действиям авиакомпаний, подчеркнули в ФАС. В ведомстве отметили, что соответствующее письмо направлено в **Минтранс России**.

В **Минтранс** письмо еще не поступило, пояснили «РГ» в министерстве.

Продажи авиабилетов на закрытые пока направления действительно идут. Как сообщили представители сервиса «Туту.ру», на данный момент, например, билеты в закрытую Черногорию продают «Аэрофлот», «Уральские авиалинии» и Montenegro Airlines. Но и пассажиры готовы такие билеты покупать. Количество запросов на авиабилеты в Черногорию 4 августа, когда стало известно, что власти страны разрешили въезд россиянам, по сравнению с 3 августа выросло в 9 раз.

<https://rg.ru/2020/08/04/fas-predostereгла-ot-prodazhi-aviabiletov-v-zakrytye-strany.html>

ТАСС; 2020.04.08; ФАС ПРОКОММЕНТИРОВАЛА СООБЩЕНИЯ О ПРОДАЖЕ АВИАБИЛЕТОВ В СТРАНЫ, С КОТОРЫМИ НЕТ СООБЩЕНИЯ

Российские авиакомпании продают билеты в страны, авиасообщение с которыми временно приостановлено, и это может ущемлять интересы пассажиров, говорится в сообщении Федеральной антимонопольной службы (ФАС). Соответствующее письмо ведомство направило в **Минтранс**.

«В соответствии с поступающими в ведомство обращениями граждан и по информации СМИ, авиакомпании продают авиабилеты на рейсы в страны, авиасообщение с которыми в настоящее время отсутствует. По мнению ФАС России, это обстоятельство создает риск отмены рейсов по причине отсутствия разрешения на международный полет. Вместо возврата денежных средств по несостоявшимся полетам пассажирам предлагаются ваучеры, – отмечает ФАС. – Ведомство обращает внимание, что подобная практика может ущемлять интересы потребителей и подрывать доверие граждан к действиям авиакомпаний».

Источник ТАСС в авиаотрасли пояснил, что у **Минтранса** и **Росавиации** нет полномочий запрещать или разрешать продажу авиабилетов.

«Де-юре авиакомпании не нарушают законодательство. Они отдельные хозяйствующие субъекты, которые ведут свою коммерческую деятельность самостоятельно. Разрешить продажу или запретить продажу авиабилетов ни **Минтранс**, ни **Росавиации** не имеют права. А факт возможного мошенничества может быть доказан только теми ведомствами, в компетенцию которых входят такие полномочия», – отметил собеседник агентства.

30 июля Общероссийское объединение пассажиров попросило **руководителя Росавиации Александра Нерадько** запретить «Аэрофлоту» продавать авиабилеты в те страны, с которыми у России на данный момент нет разрешения на регулярное и чартерное авиасообщение.

В начале июля правительство утвердило постановление, согласно которому авиакомпании могут выдавать пассажирам ваучеры вместо возврата денег за билеты.

С 1 августа Россия начала восстанавливать авиасообщение с рядом стран и открыла полеты в Великобританию, Танзанию и Турцию.

<https://tass.ru/ekonomika/9120005>

РИА НОВОСТИ; 2020.04.08; ИСТОЧНИК ПРОКОММЕНТИРОВАЛ РЕШЕНИЕ О ПРОДАЖЕ АВИАБИЛЕТОВ В ЗАКРЫТЫЕ СТРАНЫ

Авиакомпании, продающие билеты в «закрытые» страны, де-юре не нарушают закон, **Минтранс** и **Росавиации** не могут им это запретить, заявил РИА Новости источник в авиаотрасли.

Федеральная антимонопольная служба РФ ранее сообщила, что направила письмо в адрес **Минтранса**, указав на риски для граждан из-за продажи авиакомпаниями билетов по закрытым направлениям.

«Де-юре авиакомпании не нарушают законодательство. Они отдельные хозяйствующие субъекты, которые ведут свою коммерческую деятельность самостоятельно», – сказал источник.

«Разрешить продажу или запретить продажу авиабилетов ни **Минтранс**, ни **Росавиации** не имеют права. А факт возможного мошенничества может быть доказан только теми ведомствами, в компетенцию которых входят такие полномочия», – продолжил он.

<https://ria.ru/20200804/1575368479.html>

КОММЕРСАНТЬ FM; АЛЕКСАНДР МЕЗЕНЦЕВ; 2020.04.08; ЧЕРНОГОРИЯ ПОШЛА НА СБЛИЖЕНИЕ; СОГЛАСИТСЯ ЛИ РОССИЙСКАЯ СТОРОНА ВОЗОБНОВИТЬ АВИАСООБЩЕНИЯ СО СТРАНОЙ

Черногория разрешила въезд россиянам. Такое решение принял Национальный координационный совет при правительстве страны. Для посещения курорта россиянам не нужно сдавать дополнительные тесты или предоставлять справки об отсутствии заболевания. Сможет ли Черногория обеспечить безопасность? И к чему готовиться туристам?

Об этом “Ъ FM” поговорил с главным редактором издания «Русский вестник Черногории» Гулей Смагуловой: «Россия и Азербайджан включены в “зеленый список”, то есть граждане этих стран могут въезжать на территорию Черногории без дополнительных условий, а также те, кто просто проживает на территории этих государств и имеет вид на жительство. Они могут прилетать в Черногорию без дополнительных условий и тестов на COVID-19. Уже начали продажу билетов и черногорский национальный авиаперевозчик, и авиакомпании “Аэрофлот”, S7. Черногорцы в соцсетях очень этому рады и ждут россиян. Все готовы к приезду туристов. Как только это стало известно, отели, рестораны начали в ускоренном темпе нанимать персонал, возвращать обратно штат поваров. Все уже подготовили свои объекты. Вчера я была на пляже, там было очень много людей.

Сейчас у черногорцев время коллективного отдыха, то есть все местные в отпусках, и с севера приезжают люди. У многих есть квартиры, какие-то дома на приморье. У местных, особенно с севера, нет такого бюджета, чтобы отдыхать в хороших дорогих отелях, поэтому дорогие гостиницы до сих пор пустуют. К нам приезжают туристы из Евросоюза, которые автоматически считаются гражданами из “зеленого списка”, для них не нужен тест на COVID-19, они приезжают на машинах.

Практически все отели изменили цены, владельцы апартаментов, которые сдают для длительного проживания с семьей, очень резко снизили цены, практически на 50%, но нет ни одной брони.

Отели тоже снизили стоимость где-то на 30%. Я не думаю, что будет такой наплыв, как раньше, в прошлые годы, потому что некоторые боятся. Хотя в стране сейчас проводятся тесты, Черногория серьезно занимается исследованиями, проведением анализов, отправляет их в Германию. Недавно там проверяли около 2 тыс. тестов, из которых 400 подтвердились, и у нас была объявлена вспышка. Но надеюсь, все будет хорошо».

Некоторые авиакомпании уже начали продавать билеты в Черногорию. Например, на сайте «Аэрофлота» ближайший доступный билет до Тивата можно купить на 18 августа, его стоимость – 70 тыс. руб. На более поздние даты цены стартуют в среднем от 10 тыс. руб. в одну сторону. При этом российская сторона пока не подтвердила возобновления авиасообщения с Черногорией. Точной даты первых рейсов пока нет, сообщил “Ъ FM” советник главы Ростуризма Дмитрий Горин: «Черногория стала уже фактически десятой страной, которая открывает границы для российских туристов».

Но для полномасштабного восстановления туристических контактов необходима отмена старых временных ограничений по международному воздушному сообщению.

Наверное, в ближайшей перспективе на принципах взаимности и с учетом эпидемиологической ситуации будут рассматриваться вопросы и по Черногории тоже.

Все требования по возвращению в Россию едины и очень понятны. К счастью, отменен обязательный карантин, и достаточно зарегистрироваться на сайте госуслуг перед вылетом из-за границы. В этом случае в течение трех дней можно предоставить соответствующую справку о результатах ПЦР-теста. Такой подход касается всех стран без исключения. Не надо забывать, что также заполняются анкеты во время перелета по возвращении. Уже понятно, что сезон будет более продолжительным как на российских, так и на открывающихся зарубежных курортах. Черногория – популярное направление, можно предположить, что после восстановления международного сообщения какое-то количество туристов успеет еще в этом году отправиться в эту страну. Но все будет зависеть от сроков. Увы, пока что их не озвучили».

Ранее СМИ сообщали, что Россия может полностью возобновить международное авиасообщение с 11 августа. Пока опровержения или подтверждения этой информации официально не поступало. До этого момента туроператоры не могут назвать стоимость отдыха в Черногории. Однако по примеру уже открывшихся стран можно ожидать роста расходов путешественников, предположила исполнительный директор ассоциации «Альянс туристических агентств» Наталия Осипова:

«Список стран, готовых принимать на отдых наших туристов, как мы видим, увеличивается – это и Доминикана, и Арабские Эмираты, и Мальдивы, и Египет, и Кипр, и Мексика, и Мальта. И вот сейчас мы слышим о готовности Черногории. Естественно, мы ждем решения правительства Российской Федерации. После того, как оно будет принято, можно будет говорить о предложениях туроператоры по этим странами. Они будут подготовлены в течение нескольких дней. В Турции цены поднялись где-то на 15-20%, но это вполне естественно, потому что было колебание курса валют».

По оценкам правительства Черногории, в прошлом году страну посетили более 2,5 млн туристов. Треть из них приехала из России.

<https://www.kommersant.ru/doc/4442460>

КОММЕРСАНТЪ FM; ИВАН КОРЯКИН; 2020.04.08; РОССИЯНЕ УСТРЕМИЛИСЬ В АБХАЗИЮ; ПОЧЕМУ МИНЗДРАВ РЕСПУБЛИКИ ОПАСАЕТСЯ ВСПЫШКИ КОРОНАВИРУСА

Туристов в Абхазии может ждать вспышка коронавируса. Но путешественников, с которыми связался “Ъ FM”, это не испугало. А министр здравоохранения Михаил Мурашко пообещал «подстраховать» россиян. Его абхазские коллеги не столь оптимистичны. В Минздраве республики удивились резкому открытию границ 1 августа. Там опасаются, что система здравоохранения не выдержит вспышки COVID-19. Какие опасности ждут туристов в Абхазии? Об этом – Иван Корякин.

Открытия границы ждали не только россияне, но и граждане Абхазии, – у многих в Сочи – работа, семья. 1 августа пробки образовались по обе стороны от КПП, ждали несколько часов. В итоге: 2,5 тыс. человек – в сторону Адлера, вдвое больше – в направлении Гагры. Отели заполнились очень быстро, рассказал “Ъ FM” директор пансионата «Мюссера» Рустам Бения: «Ожидалось, что с открытием границ туристы будут постепенно приезжать, но получилось так, что реально хлынул поток людей».

И в первый же день у нас заехало несколько человек, и по сей день заезжают, но не такое большое количество, конечно, как хотелось бы, как должно было быть.

Но, учитывая все обстоятельства, турист постепенно восстанавливается».

К 3 августа границу в обоих направлениях пересекли около 30 тыс. человек. Удивились не только отельеры, но и Минздрав Абхазии. Там полагали, что поток россиян будут хоть как-то контролировать, например, справками об отсутствии коронавируса.

«Мы просто “захлебнемся”», – заявил замглавы Минздрава Алхас Конджария. Незадолго до открытия границ в республике зафиксировали вспышку заболеваемости – ежедневно врачи выявляют 8-10 новых случаев. С таким потоком больных справиться будет сложно, признали в Минздраве. А если к нему добавятся еще и туристы из России, система не выдержит.

Но Татьяна, которая отдыхает в Сухуме, не боится: «Я до этого долго находилась в Сочи, и за несколько месяцев общения с огромным количеством людей со мной ничего не случилось, ни с кем из моих близких ничего не случилось. Плюс моя мама работает в “РЖД” и постоянно контактирует с огромным количеством людей, и, тьфу-тьфу-тьфу, у нее тоже не было никаких инцидентов».

Туристов пока не так много. Возможно, Абхазия – это единственное место на русскоговорящем побережье Черного моря с пустынными пляжами. Отельеров такая картина не устраивает, а ведь до конца сезона в Абхазии осталось около 30 дней. Бизнесмены надеются, что в сентябре турпоток не ослабнет. Сроки, чтобы заработать, сжатые, но если игнорировать предписания врачей, можно вообще остаться без туристов, говорит соучредитель отеля «Дэм» в Сухуми Олег Юрченко: «Предписаны перчатки, маски, дезинфицирующие средства, расстояния предписаны между столами. Если об отеле, предписано в один номер не селить разные семьи, все заинтересованы в том, чтобы здесь осталась такая же благополучная ситуация. Потому что Абхазия на сегодня – одна из самых благополучных стран в этом плане».

Конкретных планов по ужесточению режима на границе с Россией у Абхазии пока нет. Власти будут ориентироваться по обстоятельствам, рассказала “Ъ FM” президент Абхазского союза туризма Анна Калягина: «Пока новых постановлений и распоряжений не поступало. Все зависит от того, насколько будут соблюдены те меры и регламенты, которые рекомендованы нашим Минздравом и Министерством по туризму».

«Все зависит от сознательности граждан – как туристов, так и наших», – резюмировала Анна Калягина. “Ъ FM” связался с отдыхающей в Абхазии Ксенией и узнал, как обстоят дела с сознательностью: «Никаких масок и антисептиков здесь нет, никто ничего не боится, и мы тоже. Маски мы тоже не надеваем, дома тоже их не носили. Тихо-спокойно, туристов мало, никто ничего не боится здесь, все отлично».

А если что-то пойдет не так, туристов отправят домой.

Заболевшим россиянам в Абхазии окажут лишь неотложную помощь. Долечивать коронавирус придется в России.

Глава Минздрава Михаил Мурашко пообещал «подстраховать» путешественников. Но от повторных завозов COVID-19 Россия, видимо, теперь не застрахована.

По словам Михаила Мурашко, за ситуацией в Абхазии следят российские специалисты. А для туристов, которые подхватят в республике коронавирус, в Сочи развернут отдельный больничный корпус.

<https://www.kommersant.ru/doc/4442222>

КОММЕРСАНТЪ С-ПЕТЕРБУРГ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ, КОНСТАНТИН КУРКИН; 2020.04.08; ПУЛКОВО ЗАГРУЗЯТ МИМО ВОРОТ; ЭКС-ПРЕДСТАВИТЕЛЬ ГУБЕРНАТОРА ПЕТЕРБУРГА СТАЛ БЕНЕФИЦИАРОМ ГРУЗОВОГО ТЕРМИНАЛА АЭРОПОРТА

Как стало известно “Ъ”, планируемая покупка грузового терминала Пулково управляющей компанией аэропорта «Воздушные ворота Северной столицы» не состоялась. Вместо нее новым владельцем крупнейшего авиационного грузового терминала на Северо-Западе России стали структуры Алексея Куимова, экс-главы

Курортного района, а до последнего времени – спецпредставителя губернатора Петербурга Александра Беглова. До весны этого года терминал принадлежал банку «Санкт-Петербург». Стороны не раскрывают детали сделки, но аналитики оценивали актив в пределах 2 млрд рублей.

Владельцем ООО «Олэлектрамаш» (ОЭМ), которому принадлежит 100% АО «Грузовой терминал Пулково» (ГТП), стало ООО «Колибри», подконтрольное Алексею Куимову, следует из данных «СПАРК-Интерфакс». В 1992–2012 годах господин Куимов работал в коммерческих структурах, а после этого – руководил Курортным районом, покинув пост в январе 2019 года.

По данным “Ъ”, господин Куимов как минимум с 2016 года входит в совет директоров авиакомпании «Россия», в которой блокпакет принадлежит правительству Петербурга. По словам источника “Ъ”, в конце 2019 года на фоне кризиса с транспортной реформой в городе (см. “Ъ” от 29.04.2020) он являлся одним из претендентов на пост вице-губернатора Петербурга, курирующего транспортную отрасль. Впрочем, вскоре эту должность занял экс-министр транспорта Максим Соколов (см. “Ъ” от 17.12.2019).

Исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев напоминает, что у господина Куимова очень большой опыт работы с авиагрузами. «Он в свое время основал и возглавил авиакомпанию «Тесис», купил у Дмитрия Каменщика (владелец аэропорта Домодедово.– “Ъ”) авиакомпанию «Ист Лайн», преуспел в организации перевозок на Ил-76», – перечисляет эксперт. Компании «Тесис» на 50% принадлежит «Ю-Ти-Джи Пулково», дочерняя структура UTG Aviation Services, специализирующаяся на техническом обслуживании самолетов. У UTG большие интересы в Пулково помимо грузовой авиации: в 2018 году компания анонсировала проект строительства центра по авиационному, техническому обслуживанию и ремонту широкофюзеляжных воздушных судов (размером до Airbus A380) в аэропорту Пулково. Инвестиции в проект оценивались в 3,6 млрд рублей. По словам собеседника “Ъ” в правительстве Петербурга, брат господина Куимова также связан с грузовыми авиаперевозками.

Банк «Санкт-Петербург» вошел в капитал ГТП в 2017 году, приобретя 51% компании за 595,5 млн рублей. Позже стало известно, что через ОЭМ финансовая организация получила полный контроль над ГТП. В конце марта 2020 года компания была исключена из списка аффилированных лиц банка «Санкт-Петербург». Тогда 100% ОЭМ перешло к Николаю Скатову, следует из данных «СПАРК-Интерфакс». Ранее в кредитной организации говорили “Ъ”, что вышли из проекта с прибылью. Собеседники, знакомые с ситуацией, рассказывали “Ъ”, что это была промежуточная сделка перед его продажей «Воздушным воротам Северной столицы» (ВВСС, оператор четвертого по пассажиропотоку аэропорта РФ). ВВСС через кипрскую Thalita Trading Limited почти по 25% контролируют четыре инвестора: ВТБ, немецкая Fraport AG, катарская Qatar Investment Authority и РФПИ с пулом иностранных инвесторов. О том, что управляющая компания аэропорта Пулково намерена приобрести ГТП, “Ъ” сообщал в ноябре прошлого года (см. “Ъ” от 15.11.2019). Источник “Ъ” объяснял наличие подобных планов у ВВСС тем, что покупка грузового терминала является более дешевой альтернативой строительству с нуля. В ВВСС подтверждали интерес к сделке, подчеркивая, что приобретение актива создаст синергетический эффект. Вчера в ВВСС причины отказа от сделки не прокомментировали. В ВТБ отказались от комментариев.

Гендиректор агентства «Infoline-Аналитика» Михаил Бурмистров оценивал стоимость ГТП не менее чем в 1,8 млрд рублей, аналитик ГК «Финам» Алексей Калачев говорил о 2 млрд рублей. Господин Куимов оставил без ответа запрос “Ъ” о средствах на покупку ГТП и планах развития объекта, сославшись на то, что у него заключено соглашение «о невозможности комментирования вопросов» о сделке.

ГТП оказывает услуги по обработке грузов в Пулково. Компания зарегистрирована в 1997 году, долгое время принадлежала администрации Петербурга. В 2019 году выручка ГТП

выросла по сравнению с предыдущим периодом на 5%, до 833,7 млн рублей. В прошлом году компания впервые с 2015 года получила убыток в размере 645 млн рублей. Общая территория грузового комплекса составляет 4,7 га, производственная площадь – 12 тыс. кв. м.

По данным комитета по транспорту, в 2010–2015 годах грузооборот терминала Пулково составлял 25,3–31,4 тыс. тонн. В последние пять лет, по данным “Ъ”, грузооборот постепенно увеличивался: с 29,3 тыс. тонн в 2016 году до 35,4 тыс. тонн в 2019 году. За шесть месяцев 2020 года грузооборот ГТП составил 10,8 тыс. тонн, почти 70% грузов обеспечили российские авиакомпании на внутренних воздушных линиях.

Господин Пантелеев называет грузовой сегмент перспективным направлением для операторов терминалов, несмотря на то, что в ближайшее время экономический кризис, инициированный пандемией коронавируса, ударит по отрасли, приведет к сокращению объема показателей и снижению количества игроков на этом рынке. «В текущем десятилетии нет оснований сомневаться, что грузопоток будет только увеличиваться. Этому будет способствовать положительная динамика интернет-торговли – драйвера роста грузоперевозок», – считает он.

ВВСС может вернуться к вопросу о покупке актива в будущем, уверен господин Бурмистров. Он предполагает, что в условиях пандемии управляющая компания пересмотрела параметры расходования бюджета. «Стратегически для них это интересная инвестиция, но, возможно, ВВСС не были готовы заплатить указанную цену, проиграв в конкурентной борьбе. Глобально для ВВСС отсутствие в портфеле ГТП не становится риском. Возможно, структуры Алексея Куимова воспользовались моментом и вошли в актив, а позже на более благоприятной конъюнктуре могут перепродать акции», – считает эксперт. Он отмечает, что в первом полугодии в сегменте грузовых авиаперевозок был локальный спрос на товары из Китая, в первую очередь маски. В целом же в отрасли онлайн-торговли на азиатском направлении авиация испытывает сильную конкуренцию со стороны железнодорожных операторов, подчеркивает он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4442026>

На ту же тему:

https://www.rbc.ru/spb_sz/04/08/2020/5f290c1f9a79471cd69ba5ef

ИЗВЕСТИЯ; МАРИЯ ВАСИЛЬЕВА, ЛЮБОВЬ ЛЕЖНЕВА; 2020.05.08; К МОРИЮ ЧЕРЕЗ МОРЕ: РОССИЯНЕ СМОГУТ ПОПАСТЬ В ЧЕРНОГОРИЮ ИЗ СТАМБУЛА; ОТЕЛЬЕРЫ В ПОДГОРИЦЕ ГОТОВЫ СНИЗИТЬ СТОИМОСТЬ РАЗМЕЩЕНИЯ НА 25–50%

При въезде в Черногорию для российских туристов не предусмотрено особых условий, связанных с пандемией. В том числе нет необходимости предоставлять отрицательный результат ПЦР-теста. Об этом «Известиям» сообщили в министерстве туризма балканского государства, отметив, что прямое авиасообщение может быть восстановлено в ближайшее время. В Ассоциации туроператоров России (АТОР) подчеркнули, что пока наши граждане могут воспользоваться только транзитными рейсами через Стамбул. Посольство РФ в Черногории готово оказывать любую помощь прибывшим соотечественникам. При этом местные туроператоры рассказали «Известиям», что многие отельеры в этом году делают скидки на размещение в размере от 25 до 50%.

Зеленый свет

4 августа Национальный координационный совет по инфекционным заболеваниям (НКТ) Черногории включил РФ в список стран, граждане которых смогут въезжать в страну без всяких дополнительных условий, связанных с эпидемией COVID-19.

Как пояснили «Известиям» в министерстве туризма балканского государства, предоставлять отрицательный результат ПЦР-теста на COVID-19 россиянам не требуется.

Однако туристы будут обязаны соблюдать действующие в Черногории меры по сдерживанию распространения коронавируса.

– На сегодня гражданам РФ разрешен въезд на территорию нашего государства без ограничений. Что касается прямых рейсов, мы надеемся, что они смогут восстановиться в ближайшее время, – заявил «Известиям» начальник управления стратегического планирования министерства устойчивого развития и туризма Черногории Никола Разнатович.

Москва ведет переговоры о возобновлении авиасообщения не только с Черногорией, но и с рядом других стран, заявил «Известиям» вице-президент Российского союза туристической индустрии Юрий Барзыкин.

– В ближайший месяц вероятно восстановление авиасообщения по многим направлениям. Вполне возможно, что до середины августа получится это сделать с Черногорией. Но здесь решение принимают **Росавиация** и Роспотребнадзор, – отметил эксперт.

Как рассказал «Известиям» вице-президент АТОР Дмитрий Горин, пока граждане РФ могут попасть на территорию только транзитными рейсами через Стамбул.

– Рост поездок россиян в Черногорию в прошлом году составил 25%. Важно, что власти балканского государства в этом году не выдвинули условия для путешествий, к тому же между странами сохраняется безвизовый режим, – подчеркнул собеседник.

Зампред комитета по туризму «Опоры России» Татьяна Дмитрива отметила в беседе с «Известиями», что на первых порах возможен ажиотажный спрос среди россиян, которые традиционно выбирали зарубежное направление для отдыха, но затем он будет стагнировать. По ее мнению, если цены на туры в Черногорию останутся на уровне до 70 тыс. рублей за неделю, то спрос окажется высоким. Так, например, большой популярностью сейчас пользуются турпакеты в Абхазию до 50 тыс. рублей на семь дней.

О том, что в этом году путешествие в Черногорию не станет дороже, сообщили «Известиям» местные эксперты.

– Отели Черногории предоставляют скидки на размещение от 25 до 50%. Кроме того, в Тивате действует акция, благодаря которой потенциальные туристы могут забронировать частное жилье по специальной цене, – заявила «Известиям» директор туристической организации «Тивата» Даника Баньевич.

По прогнозам генерального директора компании «1001 тур» Рашада Мамедова, стоимость пакетов останется на уровне 2019 года или увеличится максимум на 10–20%, так как пока не все отели открыты.

– Со стороны черногорских властей – они сами приняли решение об открытии границ. С нашей стороны этим занимаются компетентные органы. Мы получили информацию, на данный момент проясняем детали для консульского учета работы. Мы как посольство будем оказывать всю необходимую поддержку, но решение о полете принимают граждане самостоятельно, – рассказал «Известиям» российский дипломатический источник в Черногории.

Окно не в Европу

С 1 июня Черногория ввела условия въезда, согласно которым границы закрыты для граждан государств, где зарегистрировано более 25 заболевших на 100 тыс. человек. В список «зеленых стран» вошли почти все представители ЕС и еще около 40 государств. Россия долгое время не попадала даже в «желтые», гражданам которых для въезда нужно предоставить ПЦР-тест, сделанный не более 72 часов назад. Эпидемиологическая ситуация в самой Черногории при этом стала ухудшаться. 14 июля Евросоюз принял решение исключить ее из своего списка безопасных для въезда стран. Туристический сектор балканского государства впал в депрессию. Местные СМИ оценили потери турбизнеса только за июль почти в 90%. В связи с этим 28-го числа министерство туризма Черногории направило предложение в НКТ открыть границы для российских туристов. И только 4 августа их просьбу услышали.

– До сих пор нет официальных данных о потерях туристического сектора по всей стране, но очевидно серьезное сокращение числа гостей и бронирований, – заявила «Известиям» Даника Баньевич.

По ее словам, занятость апартаментов сейчас составляет около 12%, а гостиничных номеров – примерно 20%. Количество планирующих отдых в Черногории российских гостей в этом году на 81% меньше, чем в 2019-м. Эти потери очень ощутимы, ведь, по данным организации, именно российские туристы были первыми по численности.

По данным министерства туризма, в 2019 году Черногорию посетило более 94 тыс. россиян, в целом они забронировали отели на 636 тыс. ночей.

Как рассказала Даника Баньевич, в гостиничной индустрии Черногории применяются все меры предосторожности: дезинфекция рук, багажа и автомобилей по прибытии. Сотрудники и гости при этом обязаны носить маски в отеле и общественных местах, а также соблюдать дистанцию в 2 м. После выезда клиентов из номера новые туристы заселяются только через 24 часа.

При этом, как отметила эксперт, все курорты Черногории готовы к приему российских гостей, большинство отелей уже открыто. Осталось лишь дождаться ответа от российской стороны. «Известия» направили запрос в Росавиацию.

<https://iz.ru/1043865/mariia-vasileva-liubov-lezhneva/k-moriu-cherez-more-rossiiane-smogut-popast-v-chernogoriiu-iz-stambula>

ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА СИДОРЕНКО; 2020.05.08; ПУСТЬ ПОВЕЗЕТ: КАЖДЫЙ ТРЕТИЙ РОДИТЕЛЬ НЕ ИСПОЛЬЗУЕТ ДЕТСКИЕ АВТОКРЕСЛА; ПРИ ЭТОМ ЧИСЛО НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНИХ, ПОСТРАДАВШИХ В ДТП, ЕЖЕГОДНО РАСТЕТ

В России количество аварий с автомобилями, в которых находились дети, увеличивается из года в год. С 2017-го по 2019-й рост составил 6%, а число пострадавших детей увеличилось на 800 человек. Одна из главных причин – россияне так и не привыкли до конца к автокреслам. Это подтверждают результаты опроса, проведенного НАФИ: треть родителей заявили, что не пользуются ими при перевозке малышей. Штраф за это составляет 3 тыс. рублей, но он мало кого пугает, потому что инспекторов ГИБДД становится всё меньше, а дорожные камеры не отслеживают такие нарушения, отмечают в Госдуме.

Непонимание ответственности

По данным ГИБДД, в 2017 году в России произошло 8852 ДТП с детьми-пассажирами, в 2018-м – уже 9266, а в 2019-м – 9361. В первой половине 2020 года наблюдалось некоторое снижение количества таких происшествий (с января по июнь произошло 3122 ДТП – на 22% меньше, чем в аналогичный период 2019-го), но вряд ли эти данные можно считать показательными, ведь страна долго находилась в режиме самоизоляции и люди были ограничены в перемещениях.

За три года выросло и число пострадавших в авариях маленьких пассажиров: если в 2017 году их было 10 206, то в 2019-м – уже 11 007. За первые шесть месяцев нынешнего года ранения в ДТП получили 3683 ребенка.

По закону перевозить детей до семи лет можно только в автокресле или автолюльке. Но, как выяснилось, взрослые до сих пор далеко не всегда ими пользуются.

Около трети родителей малышей до семи лет (29%) обычно не сажают их в автокресло в собственном автомобиле, а 44% не пользуются автокреслами при поездке на такси или в транспорте знакомых. Таковы результаты опроса аналитического центра НАФИ, проведенного в рамках всероссийской социальной кампании «Внимание на дорогу» ГИБДД России.

Половина опрошенных родителей (50%) признались, что перевозили даже новорожденных из роддома, не используя специальных детских удерживающих

устройств. Некоторые заявили, что вместо автокресел применяют бустеры (сидения с подлокотниками без спинки): 7% – в личных автомобилях, 10% – при перевозке детей на транспорте других людей.

Как правило, если несовершеннолетние погибают или получают травмы в ДТП, то именно потому, что они не были пристегнуты или не находились в специальных удерживающих устройствах, заметил депутат Госдумы Вячеслав Лысаков. А главная причина безответственного отношения родителей к транспортировке малышей – в отсутствии у них необходимых знаний по этой теме, уверена руководитель направления исследований «Туризм и транспорт» НАФИ Ирина Иванкова.

– Для решения проблемы МВД и другим органам власти необходимо обучать детей и родителей правильному поведению на дорогах, рассказывать о последствиях отказа от использования автокресел, – сказала «Известиям» эксперт.

По ее словам, поскольку родители новорожденных чаще других подвергают жизни своих детей опасности, их просвещению следует уделить особое внимание. Обучать использованию автокресел стоит еще до рождения ребенка, например, распространяя информационные буклеты в женских консультациях. А в роддомах наравне с обучением уходу за новорожденным необходимо проводить тренинги по применению автокресел.

Воспитание взрослых

По действующему законодательству за перевозку детей без специальных удерживающих устройств предусмотрен штраф в размере 3 тыс. рублей. Однако выявлять нарушителей становится всё сложнее в связи с сокращением штата инспекторов ГИБДД, отметил Вячеслав Лысаков.

– На дорогах устанавливается всё больше камер. А они не могут увидеть, кто сидит в автомобиле на заднем сиденье, а уж тем более пристегнут пассажир или нет. Поэтому перспективы нас ожидают очень плачевные, – сказал «Известиям» парламентарий. – Начальник одного из районных подразделений ГАИ в Московской области рассказывал мне, что на 250 тыс. человек населения у них осталось четыре инспектора. С таким количеством сотрудников невозможно выявлять нарушителей.

В качестве успешного примера борьбы за безопасность депутат привел опыт Германии. По его словам, местная автоинспекция периодически проводит проверки у школ и детских садов, когда родители привозят туда своих детей.

Повышением штрафов проблему решить не получится, необходима воспитательная работа с водителями, считают опрошенные «Известиями» эксперты.

– Если для Москвы штраф в 3 тыс. рублей – это небольшая сумма, то для регионов – существенный удар по семейному бюджету. Но родители порой не понимают, зачем им нужно тратиться на удерживающие устройства при перевозке. Поэтому следует проводить работу с ними, – заявила «Известиям» президент экспертного центра «Движение без опасности» Наталья Агре.

Правда, она отметила, что в некоторых перинатальных центрах и сегодня разговаривают с роженицами на тему безопасной перевозки детей.

С точки зрения законодательства и нормативно-правового регулирования вопроса уже сделано немало, считает зампред комитета Госдумы по транспорту и строительству Владимир Афонский. Парламентарий напомнил, что сейчас МВД вместе с Минюстом прорабатывают вопрос о внесении в КоАП изменений, согласно которым при ДТП наличие ребенка в салоне станет отягчающим обстоятельством. Помимо этого, идет широкое обсуждение возможности запрета на перевозку детей на высокой скорости.

<https://iz.ru/1044013/elena-sidorenko/pust-povezet-kazhdyi-tretii-roditel-ne-ispolzuet-detskie-avtokresla>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.05.08; СУДОСТРОЕНИЕ НА ПОВЫШЕННЫХ ТОННАХ; ЧИСЛО И СТОИМОСТЬ СПУЩЕННЫХ НА ВОДУ СУДОВ СОКРАЩАЮТСЯ

Российские верфи в 2020 году сдадут не более 60 крупных гражданских судов, что на 20% меньше, чем год назад, ожидают эксперты «Infoline-Аналитики». Тем самым продолжится наметившаяся в прошлом году тенденция, когда рынок судостроения и кораблестроения в РФ сократился в стоимостном выражении на 19%, до 137,8 млрд руб. Аналитики полагают, что доля гражданского судостроения в структуре выручки верфей в 2020 году не превысит 40%, а перспективы ее роста в будущем связаны с верфью «Звезда», на которую уже сейчас приходится более 80% всех будущих судостроительных заказов в РФ по тоннажу.

В гражданском сегменте по итогам 2020 года ожидается ввод не более 60 крупных судов (около 10 самоходных), подсчитали эксперты «Infoline-Аналитики». Несмотря на острую потребность в обновлении гражданского флота и развитие компетенций отечественных верфей в серийном строительстве, отрасль испытывает дефицит платежеспособного спроса, который усилился в условиях экономического кризиса, говорит глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров.

Стагнация началась еще в прошлом году, когда российский рынок кораблестроения и судостроения тоннажем более 50 тонн (с учетом самоходных судов) сократился в стоимостном выражении на 19%, до 137,8 млрд руб., следует из рейтинга Infoline Shipbuilding Russia TOP. Стоимость гражданских заказов возросла на 54,5%, в то время как военных – сократилась на 50,5%. Количество сданных судов и кораблей упало на 17%, до 103 штук. При этом число сданных заказов уменьшилось в обоих сегментах – по линии гособоронзаказа на 36%, до 27 штук (самый низкий показатель за последние шесть лет), а в гражданском судостроении – на 8%, до 76 судов. При сокращении стоимости и количества сданных заказов совокупный тоннаж вырос на 17%, до 342 тыс. тонн. По сравнению с 2017 годом показатель вырос на 50%, однако в совокупном тоннаже в 2019 году доля кораблей составляет только 12%.

Тройка лидеров среди судостроительных холдингов осталась без изменений.

Первое место традиционно заняла Объединенная судостроительная корпорация (ОСК). В стоимостном выражении на долю предприятий корпорации приходится около 80% всех заказов, исполняемых в РФ, так как верфи выполняют много дорогостоящих оборонных заказов, отмечается в исследовании. В 2019 году ОСК сдала суда на 77 млрд руб. тоннажем 160 тыс. тонн. На июль в стадии строительства у корпорации 121 судно стоимостью 1,2 трлн руб. На втором месте холдинговая компания «Ак Барс» Рената Мистахова – 23,3 млрд руб. Сейчас холдинг строит еще 28 судов на 110 млрд руб. По общему тоннажу в 2019 году «Ак Барс» занял пятое место (5,7 тыс. тонн). Замыкает топ-3 UCL Holding Владимира Лисина (объединял судоводные активы и Окскую судовой верфь) – 75,7 тыс. тонн на 6,3 млрд руб. Сейчас верфь строит еще шесть судов стоимостью 6,3 млрд руб.

По объему контрактованных, но еще не заложенных судов лидером остается совместное предприятие «Роснефти» и Газпромбанка – «Современные технологии судостроения», которому принадлежит верфь «Звезда». Совокупный тоннаж будущих заказов превышает 3 млн тонн, что составляет более 80% от общего объема заказов, размещенных на российских судостроительных предприятиях. По состоянию на июль верфь строит 9 судов стоимостью свыше 203 млрд руб., также подписаны контракты еще на 32 судна.

По оценке Михаила Бурмистрова, доля гражданского судостроения в структуре выручки верфей в 2020 году не превысит 40%, и перспективы ее роста связаны в первую очередь со сдачей крупнотоннажных судов на «Звезде», а также серийных рыболовных и краболовных судов – уже с 2021 года. Надежда Малышева из PortNews также отмечает,

что отечественное судостроение поддерживают госсубсидии и развитие запретительного законодательства, которое увязывает работу в российских водах с постройкой судов в РФ. <https://www.kommersant.ru/doc/4442575>

ИЗВЕСТИЯ; ВАЛЕРИЙ ВОРОНОВ; 2020.05.08; ПОЛНЫЙ ГАЗ: АРКТИКУ ХОТЯТ ПЕРЕВЕСТИ С НЕФТИ НА СПГ; В МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ ИНИЦИАТИВУ ПОДДЕРЖАЛИ, НО, ПО ОЦЕНКАМ ЭКСПЕРТОВ, ОНА ОБОЙДЕТСЯ МИНИМУМ В 500 МЛРД РУБЛЕЙ

Общественный совет при Минприроды 5 августа направит в ведомство инициативу о полном отказе от использования нефтяного топлива в Арктике – его предлагается заменить на сжиженный природный газ (СПГ). С проектом письма ознакомились «Известия». Переход на СПГ исключит риски аварийных разливов нефтепродуктов в регионе, сказано в документе. Майская катастрофа в Норильске показала, что ликвидировать последствия таких ЧП крайне дорого и сложно. В Минвостокразвития назвали инициативу об использовании СПГ в Арктике разумной. В аппарате **вице-преьера** Виктории Абрамченко отметили, что рассмотрят конкретные предложения, как только они поступят. Однако перевод крупных предприятий на сжиженный природный газ потребует более 500 млрд рублей вложений, подсчитали эксперты.

Для безопасности

Общественный совет Минприроды сформировал проект мер по улучшению экологической ситуации в Арктике. Документ будет направлен на рассмотрение в Минприроды уже в среду, 5 августа. «Известия» ознакомились с ним. Один из предлагаемых шагов – перевести предприятия Арктики с нефтепродуктов (дизельного топлива, бензина, керосина и др.) на сжиженный природный газ (СПГ). По предварительным подсчетам, на это компаниям понадобится около пяти лет.

Как рассказал «Известиям» замглавы Общественного совета Александр Закондырин, переход на СПГ исключит риски аварийных разливов нефти в регионе. Он подчеркнул, что вопрос выделения средств еще не решен. Речь может идти как о государственной программе, так и о финансировании со стороны самих компаний.

Ликвидация нефтяных разливов в Арктике представляет серьезную проблему из-за климатических особенностей региона, пояснил «Известиям» исполнительный директор Российского газового общества Роман Самсонов. Так, лед быстро впитывает нефть, а оперативные действия по ликвидации практически невозможны из-за больших расстояний, а также низких температур на этой территории. Более того, сейчас просто нет технологий, которые позволят нейтрализовать катастрофу в Арктической зоне, добавил эксперт.

Отказ от использования нефтяного топлива в Арктике требует детальной проработки, сказали «Известиям» в **пресс-службе** Минприроды. В ведомстве уже изучают предложения экспертов. Ранее они обсуждались на заседании Общественного совета при министерстве.

В **пресс-службе вице-преьера** Виктории Абрамченко, курирующей экологические вопросы, сказали «Известиям», что рассмотрят конкретные предложения, как только они поступят.

— Мы поддерживаем инициативы, которые будут направлены на снижение выбросов загрязняющих веществ и в целом на улучшение экологической ситуации, – подчеркнули в **пресс-службе**. – Но необходимо аккуратно подходить к ограничениям, учитывать существующую инфраструктуру и мощности в регионах.

В Минэнерго на момент публикации не ответили на запрос «Известий».

При этом инициативу Общественного совета поддержали в Минвостокразвития.

– Это предложение, безусловно, является разумным с точки зрения обеспечения экологической безопасности в Арктике, – сказал «Известиям» **замминистра** по развитию Дальнего Востока и Арктики Александр Крутиков.

По его словам, министерство уже предусмотрело комплекс мер, расширяющих использование СПГ на морском и речном транспорте в акватории Севморпути. Это заложено в проекте стратегии развития Арктической зоны до 2035 года, работу над которым ведомство уже завершило. Включение такой задачи в стратегию поддержали все федеральные ведомства без исключения, отметил Александр Крутиков. Хотя говорить о конкретных сроках реализации пока рано, уточнил он.

Вопрос использования нефтяного топлива в Арктике обострился в конце мая, после масштабного разлива дизеля в Норильске. Эта экологическая катастрофа стала одной из крупнейших в истории России. Из резервуара на территории ТЭЦ-3 (принадлежит «Норникелю») вытекло 21 тыс. т нефтепродуктов, что привело к загрязнению рек Далдыкан и Амбарная. Концентрация вредных веществ в них превысила норму в десятки тысяч раз. На ликвидацию последствий аварии понадобится не один год. 4 августа «Норникель» представил черновик плана работ до 2025-го. Росприроднадзор оценил экологический ущерб почти в 148 млрд рублей – беспрецедентная для страны сумма.

Миллиарды в снегу

В Арктике работают крупные предприятия добывающих и обрабатывающих отраслей, а также электроэнергетические объекты. Кроме того, по данным Минвостокразвития, там зарегистрировано более 90,5 тыс. субъектов малого и среднего предпринимательства. Реестр крупного бизнеса ведомство не ведет.

Аналитик ГК «Финам» Алексей Калачев объяснил «Известиям», что только переоборудование сотен крупных резервуаров, которые сейчас используются для транспортировки и хранения нефти в Арктике, будет стоить от 200 до 500 млрд рублей. Эта сумма не включает объекты тысяч средних и мелких предприятий. Эксперт добавил, что новая задача потребует перевести на газомоторное топливо транспорт, заменить на предприятиях котельное оборудование, а также установить газотурбинные генераторы вместо дизельных электрогенераторов.

Директор группы операционных рисков и устойчивого развития KPMG в России и СНГ Иван Барсола сказал «Известиям», что даже с учетом крупных вложений невозможно полностью отказаться от нефтетоплива в Арктике. В суровых климатических условиях необходимо иметь резерв, отметил он. В случае с СПГ даже незначительное повреждение емкости с резервом приведет к полной его утрате, так как газ быстро улетучивается, а восполнить запасы оперативно в большинстве случаев невозможно. Хранилища жидкого топлива, особенно в условиях экстремальных температур, являются существенно более надежным вариантом.

Также следует учитывать высокую стоимость транспортировки сжиженного природного газа, уверен консультант VYGON Consulting Артем Лебедской-Тамбиев. По его мнению, перевод промышленных предприятий в Арктике на СПГ может быть эффективен только для компаний, которые уже владеют газовыми активами в регионе.

«Известия» направили запросы в «Норникель», «Северсталь», «Алросу», «Фосагро» и «Новатэк».

<https://iz.ru/1043841/valerii-voronov/polnyi-gaz-arktiku-khotiat-perevesti-s-nefti-na-spg>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.05.08; С КАКИМИ СТРАНАМИ РОССИЯ СКОРО ВОЗОБНОВИТ АВИАСООБЩЕНИЕ

Россия 1 августа возобновила международное авиасообщение с Турцией, Великобританией и Танзанией. Пока улететь можно в турецкие города Стамбул и Анкару, а также в британскую столицу Лондон. В Танзанию туроператоры обещают пустить рейсы в сентябре. Зато с 15 августа также принято решение открыть полеты в Швейцарию.

Сейчас за рубеж самолеты летают из аэропортов только трех городов России – Москвы, Санкт-Петербурга и Ростова-на-Дону. Первый после возобновления международного авиасообщения рейс авиакомпании «Аэрофлот» по маршруту Москва – Стамбул улетел утром 1 августа. Как сообщили в **Росавиации**, по заявленному авиакомпаниями расписанию на август на маршруте Москва – Стамбул «Аэрофлот» планирует выполнять до 35 регулярных рейсов в неделю, «Победа» – 7 рейсов в неделю, Turkish Airlines – до 28 рейсов в неделю, а Pegasus Airlines – 7 рейсов в неделю.

С 10 августа рейсов в Турцию станет больше, летать станут напрямую в курортные города Анталию, Бодрум и Даламан.

В Великобританию на август «Аэрофлотом» запланировано до 28 рейсов в неделю. В Россию полеты возобновила авиакомпания British Airways.

Как рассказали «РГ» представители сервиса Туту.ру, продажи рейсов в Турцию с середины августа открыли также авиакомпании Smartavia, Red Wings, NordStar. В Великобританию билеты продают также Nordwind, Pegasus Airlines, S7, Swiss, Turkish Airlines, «Уральские авиалинии».

Всплеск продаж авиабилетов в Стамбул наблюдался сразу же после появления новостей о возобновлении авиасообщения 24 июля, затем спрос стал стабильным, отмечает представитель компании. Рейсы в Лондон гораздо менее популярны, чем полеты в Турцию. Аналитики сервиса Biletix говорят, что заметного ажиотажа в продажах зарубежных авиабилетов не произошло. «Весь отложенный спрос на путешествия, образовавшийся в связи с пандемией в апреле – июне, реализовался на внутренних направлениях», – отметил в беседе с «РГ» представитель компании.

Сдерживают самостоятельных путешественников и цены. Средний чек в июле на авиабилеты туда-обратно в Турцию вырос с 15 до 19,3 тысячи рублей, то есть на 28% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. А вот в Великобританию, напротив, средний чек упал с 24,7 до 14,1 тысячи рублей, то есть на 43%.

Зато востребованы комплексные туры. В компании Tez Tour «РГ» рассказали, что чаще всего сейчас россияне бронируют туры в Турцию с заездами в первую неделю полетов – с 10 по 17 августа, также значительная доля продаж приходится на конец месяца. Стоят туры на курорты Анталийского побережья с вылетом в августе из Москвы от 29,7 тысячи рублей на человека за проживание длительностью семь ночей в отеле категории «три звезды» по системе «все включено».

Среди тех, кто планирует отправиться на отдых в Турцию в ближайшее время, немало туристов, чьи туры были аннулированы из-за пандемии, рассказали в компании AnexTour. Но поскольку август является самым высоким месяцем по спросу, много туров также было забронировано еще с зимы-весны этого года. Кроме того, туристы из регионов России меняют аэропорты вылета, поскольку кроме трех городов другие для вылета за рубеж пока недоступны.

Что касается Танзании, то по этому направлению с 24 июля идут лишь единичные продажи на остров Занзибар. Средний чек по проданным билетам составил 93,6 тысячи рублей. Пакетный тур с перелетом на регулярных рейсах на Занзибар начинается от 61,4 тысячи рублей на человека с перелетом и проживанием длительностью 7 ночей в отеле категории «три звезды» с включенными в стоимость завтраками.

Выезжающим за рубеж россиянам специалисты советуют учитывать действующие в других странах меры безопасности. А после возвращения в Россию в течение трех дней нужно будет пройти лабораторное исследование на COVID-19.

<https://rg.ru/2020/08/04/aviasoobshchenie-s-rossiej-vozobnovili-turciia-velikobritaniia-i-tanzaniia.html>

ТАСС; 2020.04.08; РЯБКОВ: РАСШИРЕНИЕ СПИСКА СТРАН ДЛЯ ВОССТАНОВЛЕНИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ МОЖЕТ ЗАНЯТЬ НЕДЕЛИ

Расширение списка стран, с которым РФ восстановит авиасообщение, может занять недели. Об этом заявил во вторник замглавы МИД РФ Сергей Рябков в ходе онлайн-конференции «США – Латинская Америка – Россия: повестка конструктивного сотрудничества в эпоху пост-COVID-19».

«Я думаю, до открытия [авиасообщения] с большим числом стран пройдут недели», – сказал он.

Рябков напомнил, что уже сейчас есть возможность прилететь в Россию через такие крупные авиахабы, как Лондон, Сеул, Стамбул.

Замглавы МИД РФ выразил надежду, что еще больше столиц и хабов будет добавлено в этот список, как только позволит ситуация.

<https://tass.ru/politika/9120363>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ДИНА НЕПОМНЯЩАЯ; 2020.05.08; С 20 АВГУСТА НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ ОТМЕНЯЮТ ПРЯМЫЕ ЧАРТЕРНЫЕ АВИАРЕЙСЫ В СОЧИ И СИМФЕРОПОЛЬ

На Дальнем Востоке будет досрочно завершена программа прямых чартерных авиарейсов в города Черноморского побережья. В Хабаровском крае предложили другой вариант, который все-таки позволит людям отдохнуть на юге.

Программа чартерных перевозок из Владивостока, Благовещенска и Хабаровска в Сочи и Симферополь была запущена в начале июля. Самолеты должны были летать несколько раз в неделю вплоть до конца октября. Рейсы запустила авиакомпания «Россия» в сотрудничестве с туроператором «Библио Глобус».

Приобрести билет на самолет можно было только в составе турпакета, но дальневосточники это не останавливало, ведь его цена оказалась привлекательной. «В начале июля туры на неделю можно было купить от 20 тысяч на человека, – рассказала турагент Анастасия Гаврилюк. – Одни только авиационные билеты на регулярные рейсы стоят в два раза дороже. Самолеты летали полные. Почему сейчас полеты прекращаются, никто точно не знает».

В **пресс-службе** владивостокского аэропорта корреспонденту «РГ» подтвердили, что чартеры летают последнюю неделю. Но от дальнейших подробностей воздержались. А в аэропорту Хабаровска ситуацию комментируют охотно, заверяя, что будут бороться за популярное направление. Ведь только в июле на курорты Черного моря отправились больше семи тысяч дальневосточников.

Если туристы-дальневосточники не захотят лететь с пересадкой после 20 августа, компания обеспечит возврат денег

Представители хабаровского аэропорта подготовили предложение по оптимизации туристической программы и обратились с просьбой о содействии в Федеральное агентство по туризму.

«Решение прекратить чартерные перевозки принял туроператор. Нам сообщили об этом на прошлой неделе, но с чем это связано, никак не пояснили, – сообщил **замминистра** культуры Хабаровского края – председатель комитета по туризму Виталий Селюков. – Сразу же доложил врио губернатора. Он уже подписал письмо на имя руководителя Ростуризма Зарины Догужовой с просьбой урегулировать вопрос. Будем рассчитывать на положительное решение. В любом случае, процесс займет какое-то время, но надеемся, что этот срок будет минимальным».

Тем временем компромиссное решение уже найдено. «По моему поручению состоялись переговоры с руководством «Библио Глобуса», – сообщил врио губернатора Хабаровского края Михаил Дегтярев. – Что решили по этой ситуации. После 20 августа по согласованию с туристами и без всяких доплат компания предлагает вернуться в Хабаровск

стыковочными рейсами. Стыковка будет проходить от двух до пяти часов в аэропорту Шереметьево. Если туристы не хотят лететь с пересадкой после 20 августа, то компания обеспечивает возврат 100 процентов денежных средств. Со всеми пассажирами сейчас идут переговоры. Буду держать вопрос на контроле».

Дальневосточники очень надеются, что в итоге удастся сохранить прямые авиарейсы. И они смогут отдохнуть на Черноморском побережье не только в этом году, но и в будущих отпускных сезонах.

<https://rg.ru/2020/08/05/reg-dfo/na-dalnem-vostoke-otmeniajut-priamye-charternye-aviarejsy-na-iug-rossii.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ИВАН ЕГОРОВ; 2020.05.08; СПРОСИЛИ РАЗВЕДКУ; ПРОКУРОРЫ ВЫЯВИЛИ МАССОВЫЕ НАРУШЕНИЯ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ НАЦПРОЕКТОВ

Генпрокуратура и Росфинмониторинг подписали дополнительный протокол к соглашению о взаимодействии. Этот документ, в частности, предусматривает обмен сведениями о сомнительных финансовых операциях, оказывающих негативное влияние на реализацию национальных проектов.

«В первом полугодии 2020 года из органа финансовой разведки поступило более 40 таких материалов, по всем организованы проверки», – сообщили корреспонденту «РГ» в **пресс-службе** надзорного ведомства.

В результате совместной работы прокуроров и финансовых разведчиков в Краснодарском крае, Свердловской, Томской областях и Москве возбуждено пять уголовных дел по фактам создания подставных организаций, на счета которых в дальнейшем были перечислены бюджетные деньги в рамках **нацпроектов**.

Всего же в первые шесть месяцев органами прокуратуры выявлено свыше 22,5 тысячи нарушений при реализации **нацпроектов**. Как особо подчеркнули в Генпрокуратуре, в этом году надзорная деятельность прокуроров по исполнению законодательства в сфере реализации национальных проектов была существенно активизирована. Сделано это было после соответствующего поручения Генерального прокурора.

«Реализация национальных проектов – задача государственной важности. От качества и своевременности их выполнения зависит благосостояние наших граждан. Поэтому прокурорский надзор в этой сфере должен быть точечным и максимально эффективным», – прокомментировал «РГ» свое поручение Генеральный прокурор Игорь Краснов.

Для сравнения: если в прошлом году было установлено всего 3 тысячи нарушений в сфере **нацпроектов**, то за первые шесть месяцев этого года уже выявлено свыше 22,6 тысячи нарушений. Для их устранения внесено более 8,5 тысячи представлений. Объявлено 734 предостережения. Принесено 872 протеста. В суды направлено 685 заявлений. К административной и дисциплинарной ответственности привлечено 6,3 тысячи должностных и юридических лиц. По материалам прокурорских проверок возбуждено 237 уголовных дел.

Как отметили в надзорном ведомстве, особое внимание прокуроров уделялось защите прав граждан, в том числе на своевременное и полное получение мер государственной поддержки, повышение качества и доступности городской и образовательной среды, системы здравоохранения и жилищных условий.

Рассказали в Генпрокуратуре и о конкретных примерах нарушений, которые были выявлены по всей стране. Так, в Амурской области благодаря прокурорскому вмешательству в рамках **нацпроекта** «Жилье и городская среда» было заключено 37 муниципальных контрактов на проведение работ по благоустройству территорий на сумму более 135 миллионов рублей. По требованию прокуроров завершено строительство ряда социальных объектов в Бурятии, Архангельской и Астраханской области, расселены жильцы аварийных домов в Алтайском крае и Тамбовской области. Кроме того, в 23

регионах проведены закупочные процедуры при поставках лекарств. В Пензенской области почти 2 тысячи граждан получили необходимые медицинские препараты. В Приморском крае на 400 миллионов рублей увеличено финансирование лекарствами льготников. В Крыму организовано приобретение медицинского оборудования на сумму более 1 млрд рублей.

<https://rg.ru/2020/08/04/prokurory-vyiavili-massovye-narusheniia-pri-vypolnenii-nacproektov.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ИВАН ПЕТРОВ; 2020.05.08; УВИДИМ ЗНАКИ; В СИЛУ ВСТУПИЛ НАЦСТАНДАРТ ДЛЯ НОМЕРОВ – У МОТОЦИКЛОВ ОНИ СТАНУТ МЕНЬШЕ

В России 4 августа вступил в силу новый национальный стандарт на номера для автомобилей, мотоциклов и других транспортных средств, в том числе экзотических. Он определяет типы, размеры и другие технические требования к государственным регистрационным знакам колесных и гусеничных средств передвижения.

Для большинства автолюбителей эти изменения пройдут незамеченными. Поскольку привычных нам госномеров они не коснутся. Как пояснили в **пресс-службе** Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт), шрифты, структура и габаритные размеры основных типов регистрационных знаков сохранены без изменений. Новый техстандарт сохранил преемственность ГОСТ Р 50577-93, в котором зафиксированы требования к номерам на наших легковых автомобилях, грузовиках и автобусах.

Разработка нового стандарта велась Национальным центром безопасности дорожного движения МВД России. При его подготовке были учтены предложения ГИБДД, Минобороны, минсельхоза и других ведомств.

Есть в нацстандарте и изменения, которые мы вскоре заметим на дорогах. Среди основных новаций: введен тип регистрационных знаков для транспортных средств с нестандартным местом крепления. Речь идет об американских автомобилях, номера у которых квадратные и двухстрочные, а также о праворульных японских машинах.

Кроме того, уменьшены габаритные размеры регистрационного знака для мотоциклов – вместо нынешних 245x185 мм будут 190x145 мм. При этом структура и обозначение типа мотоциклетных госномеров сохранится. Новым стандартом также введен тип регистрационных знаков для мотоциклов дипломатических и консульских представительств.

Вводится дополнительно к имеющимся и тип регистрационных знаков для внедорожных мототранспортных средств, не предназначенных для движения по автодорогам общего пользования, – снегоболотоходов и мотовездеходов. Появятся новые госномера для мопедов, спортивных и ретромашин.

«Выдача новых знаков будет производиться после утверждения нормативных правовых актов, регламентирующих порядок регистрации данных видов транспортных средств, – пояснили в Росстандарте. – Для изготовления знаков владелец автомобиля или мотоцикла может по собственной инициативе обратиться в соответствующую организацию. При этом следует учесть, что указанные знаки могут быть изготовлены организациями, имеющими свидетельство об утверждении изготовленного образца данных типов государственных регистрационных знаков транспортных средств».

В **пресс-службе** подчеркнули, что обмен номерных знаков и их выдача не регулируется Росстандартом. «Дополнительные разъяснения необходимо получить в Госавтоинспекции или МВД России», – уточнили в Росстандарте.

В этих ведомствах свои комментарии и разъяснения пока еще готовят.

<https://rg.ru/2020/08/04/v-rossii-vstupil-v-silu-novyj-nacstandart-dlia-registracionnyh-znakov.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.05.08; ВСЕ ВКЛЮЧЕНО; ПОЕХАТЬ В АБХАЗИЮ ПО «ЕДИНОМУ» БИЛЕТУ МОЖНО С 5 АВГУСТА

С 5 августа «Единая транспортная дирекция» возобновит перевозку в Абхазию по «единому» билету, сообщили в **минтрансе**.

«Единый» билет – это комбинированная перевозка сразу тремя видами транспорта. Воспользоваться этой услугой можно будет при поездке на поезде до железнодорожного вокзала Адлера и далее на автобусе. Также «единый» билет будет действовать в случае путешествия на самолете до аэропорта Сочи и далее на автобусе в Абхазию.

Пассажиры смогут добраться в пять городов Абхазии: Гагру, Пицунду, Гудауту, Новый Афон и Сухум с пересадкой на железнодорожном вокзале Адлера и в аэропорту Сочи.

Решение принято на основании распоряжения правительства России об открытии российско-абхазской государственной границы, отметили в **Минтрансе**. На протяжении всего маршрута пассажиров сопровождает служба поддержки. В частности, организована круглосуточная бесплатная «горячая линия», работа координаторов непосредственно в местах посадки и пересадки в транспортные средства, помощь с размещением багажа, в том числе пассажирам с детьми, пенсионерам и маломобильным пассажирам, взаимодействие с пассажирами в группах популярных социальных сетей.

Воспользоваться «единым» билетом можно будет путешествуя на поезде до железнодорожного вокзала Адлера и далее на автобусе. Также «единый» билет будет действовать в случае путешествия на самолете до аэропорта Сочи и далее на автобусе в Абхазию.

Билеты с железнодорожной составляющей можно приобрести в кассах любого железнодорожного вокзала, в кассах агентских сетей АО «ФПК», а также на сайте ОАО «РЖД». Билет с использованием авиационного транспорта можно будет оформить через агентскую сеть ТКП.

«Единые» билета в Абхазию продаются с 3 августа 2020 года. Стоимость проезда на автобусе останется на уровне 2019 года и составит: Сочи – Гагра – 380 рублей, Сочи – Пицунда – 420 рублей, Сочи – Гудаута – 460 рублей, Сочи – Новый Афон – 520 рублей, Сочи – Сухум – 560 рублей, отметили в **Минтрансе**.

«Единая транспортная дирекция» также выполняет перевозки в Республику Крым от железнодорожных вокзалов Краснодара и Анапы и через международный аэропорт Анапы «Витязево» в четыре города Крымского полуострова: Алушту, Ялту, Феодосию и Судак, напомнили в министерстве.

<https://rg.ru/2020/08/04/perevozki-v-abhaziiu-po-edinomu-biletu-vozobnoviatsia-s-5-avgusta.html>

ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА КИНЯКИНА, ТАТЬЯНА ИСАКОВА; 2020.05.08; СИСТЕМУ РАСПОЗНАВАНИЯ ЛИЦ В ВАГОНАХ МОСКОВСКОГО МЕТРО РАЗВЕРНЕТ «МАКСИМАТЕЛЕКОМ»; ТАКИЕ СИСТЕМЫ МОГУТ ИСПОЛЬЗОВАТЬСЯ ДЛЯ СЛЕЖКИ ЗА ГРАЖДАНАМИ, ОПАСАЮТСЯ ЭКСПЕРТЫ

Провайдер бесплатного WiFi «Максимателеком», работающий, в частности, в Московском метрополитене, выиграл конкурс на оснащение его вагонов системой видеонаблюдения с функцией распознавания лиц. Это следует из документации, опубликованной на сайте госзакупок. Сумма контракта составила 1,38 млрд руб. Это плата за установку в метро 12 304 вагонных камер, 418 серверов распознавания лиц, 398 LTE-роутеров и 1538 коммутаторов, следует из технического задания конкурса

В начале этого года мэр Москвы Сергей Собянин обещал, что внедрение полноценной системы видеонаблюдения с функцией распознавания лиц завершится в Московском метрополитене к 1 сентября. На улицах столицы система видеоаналитики была внедрена в

массовом порядке с 1 января, писали ранее «Ведомости». Важный элемент городской системы видеонаблюдения с функцией распознавания лиц – технология поиска людей в потоке. Департамент информационных технологий (ДИТ) Москвы заказал эту систему у компании Ntechlab (12,5% контролирует «Ростех», 25% – фонд Рубена Варданяна, остальное – у пятерых основателей и миноритария первого раунда инвестиций). Ntechlab отказались комментировать, будут ли их решения использоваться в вагонах метро. Так же поступили представители ДИТ. Представители метрополитена и «Максимателекома» не ответили на запрос «Ведомостей».

С одной стороны, оборудование камерами вагонов метро нужно для обеспечения безопасности, с другой – это морально-этический вопрос, рассуждает гендиректор компании «Аванпост», специализирующейся в сфере информационной безопасности, Андрей Конусов. Формально это слежка, которая может использоваться в разных целях, считает он: официально – для борьбы с терроризмом и поиска преступников. Но очевидно, что лица, получающие информацию о перемещении граждан, могут использовать ее иначе, не исключает Конусов. Также данные умного видеонаблюдения в какой-то момент могут быть использованы крупными корпорациями для продвижения товаров и услуг, полагает эксперт.

1,39 млрд руб.

чуть больше этой суммы составляла стартовая цена конкурса на создание системы распознавания лиц в вагонах метро, следует из конкурсной документации, опубликованной на сайте госзакупок

Конусов также не исключает, что система распознавания лиц может быть взломана и использована в корыстных целях, например для отслеживания перемещений конкретных лиц.

В павильонах и на станциях Московского метрополитена системы распознавания лиц уже используются и показали свою эффективность при обнаружении правонарушителей, говорит эксперт по информационной безопасности Денис Батранков. Оснащение подвижного состава камерами и их интеграция с системой распознавания лиц – вполне логичный шаг, считает он. Здесь важен чисто психологический фактор: понимание, что ведется видеонаблюдение, уже само по себе способно остановить преступников и хулиганов, отмечает Батранков. В то же время система анализа биометрических данных вклинивается в персональное пространство граждан, поэтому чрезвычайно важно обеспечить работу всей системы в полном соответствии с ее заявленными целями, гарантировать права и свободы обычных граждан и защиту от внешнего проникновения, предупреждает эксперт.

В данном случае важно, чтобы к системе имели доступ только уполномоченные сотрудники, продолжает Батранков. Поскольку это не первый такой проект в метро и системы защиты каналов и контроля доступа к информации уже есть, эта задача несколько упрощается. По его словам, в случае взлома срабатывает система защиты и блокирует несанкционированный доступ.

Система распознавания лиц в Москве уже подвергалась критике правозащитников. Как ранее писали «Ведомости», в начале июля жительница Москвы Алена Попова вместе с бывшим **замминистра** энергетики Владимиром Миловым подали жалобу в Европейский суд по правам человека о применении технологий во время протестов в сентябре 2019 г. после выборов в Мосгордуму. Попова пыталась оспорить использование системы в Савеловском районном суде города Москвы, однако суд не нашел доказательств того, что система позволяет установить личность человека.

Представители Московского метрополитена и «Максимателекома» не ответили на запрос «Ведомостей». Представители ДИТ Москвы отказались от комментариев.

<https://www.vedomosti.ru/technology/articles/2020/08/04/835976-sistemu-raspoznavaniya>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА СЕВЕРО-ЗАПАДА; УЛЬЯНА ВЫЛЕГЖАНИНА; 2020.04.08; БКАД ЗА ЧЕТЫРЕ ГОДА; РЕГИОНЫ СЕВЕРО-ЗАПАДА УСКОРИЛИ РЕАЛИЗАЦИЮ ДОРОЖНОГО НАЦПРОЕКТА

Правительство РФ поставило перед региональными властями задачу: выполнить план **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД)** за четыре года вместо пяти. Как заявил **вице-премьер Марат Хуснуллин**, федеральный центр готов дополнительно финансировать дорожное строительство в субъектах, которые возьмут на себя повышенные обязательства. Одни регионы Северо-Запада тут же включились в гонку на опережение, другие пока нагоняют график.

Дорожный национальный проект стартовал в 2019 году, его мероприятия продлятся до 2024-го. В текущем году регионы уже привели в нормативное состояние 6,5 тысячи километров трасс и магистралей и уложили более 45,3 миллиона квадратных метров покрытия. Это 40 процентов от общего объема запланированных мероприятий.

Во многих субъектах РФ дорожные работы начались досрочно – своевременно заключенные контракты и теплая зима позволили подрядчикам выйти на объекты ранней весной. Сейчас 69 регионов выполняют или перевыполняют плановые показатели этого года. Федеральный центр предложил властям на местах и дальше держать ускоренный темп.

В Вологодской области решили досрочно сдать в эксплуатацию важную трассу, соединяющую Череповец и Белозерск. Ремонт стартовал в рамках **БКАД** в 2019 году, тогда подрядчик привел в порядок почти 18 километров дороги. Еще 34 километра были запланированы на этот год, а оставшиеся 42 километра – на 2021-й. Но на днях планы изменились: все работы должны завершиться в текущем году.

– Дорога была в неудовлетворительном состоянии, вызывала много критики, – комментирует ситуацию глава региона Олег Кувшинников. – По ней идет большой поток транспорта. Много туристов приезжает в Белозерск – это наша жемчужина, город-музей под открытым небом. Работы капиталоемкие, поэтому мы приняли решение разбить их на три этапа с завершением в 2021 году. Но на встрече с **министром транспорта Российской Федерации Евгением Дитрихом** я попросил дополнительные средства на то, чтобы сдать этот объект уже в этом году. Сегодня я поставил задачу закончить работу к октябрю 2020-го, и дорога от Череповца до Белозерска должна быть в идеальном состоянии.

В Калининградской области с опережением ремонтируют участок автомобильной дороги Калининград – Полесск. Согласно контракту, работы должны завершиться в августе 2021 года. Но фактическая готовность объекта к середине июля 2020-го превысила 70 процентов. Завершился, в частности, капитальный ремонт моста через реку Гурьевку, включая его пешеходную часть. Сейчас идут работы по замене водопропускных труб, устройству нижних слоев асфальтобетонного покрытия, тротуаров, карманов и автобусных остановок.

Раньше срока отремонтировали Инженерную улицу в Калининграде. По контракту объект должны были сдать в конце июля, фактически транспорт начал курсировать в начале месяца.

В Псковской области в рамках дорожного **нацпроекта** с опережением обустроили пешеходные переходы вблизи школ. Мероприятия финишировали в конце мая, а не в конце августа, как предусматривал контракт. А вот при реконструкции городских транспортных артерий в Пскове возникла заминка. Речь идет о пересечении улиц Индустриальной и Инженерной – здесь работы в конце июля отставали от графика. Как пояснил подрядчик, причиной послужило расторжение договора с субподрядной организацией.

Все основные мероприятия на объекте должны завершиться к началу октября – к этому моменту необходимо открыть полноценное движение и по проезжей части, и по

тротуарам. У строителей еще есть время, чтобы нагнать график. Однако ситуация внушает тревогу. Ведь невыполненным остается большой объем работ, связанных с организацией на участке кругового движения.

<https://rg.ru/2020/08/04/reg-szfo/regiony-severo-zapada-uskorili-realizaciiu-dorozhnogo-nacproekta.html>

ПРАЙМ; 2020.04.08; ЗАМГЛАВЫ РОСМОРРЕЧФЛОТА ТАРАСЕНКО ОСВОБОЖДЕН ОТ ДОЛЖНОСТИ

Премьер-министр России **Михаил Мишустин** освободил от должности замглавы **Росморречфлота** Андрея Тарасенко, соответствующее распоряжение опубликовано на официальном интернет-портале правовой информации.

Тарасенко будет исполнять обязанности председателя правительства Якутии, сообщалось в конце июля на сайте регионального кабмина.

«Освободить Тарасенко Андрея Владимировича от должности заместителя руководителя **Федерального агентства морского и речного транспорта** по его просьбе», – говорится в распоряжении.

С октября 2017 по сентябрь 2018 года Тарасенко был врио губернатора Приморского края. В сентябре 2018 года он был назначен заместителем руководителя **Федерального агентства морского и речного транспорта**. В период с 2013 по 2017 год он возглавлял «Росморпорт».

В **Росморречфлоте** Тарасенко, в частности, курировал ряд направлений административного управления и структурных подразделений федерального агентства, ФБУ «Музей морского флота», ФГБУ «Главный центр связи и спутниковых систем», возглавлял созданный в ведомстве в марте оперативный штаб по предупреждению распространения коронавирусной инфекции.

<https://1prime.ru/business/20200804/831868357.html>

ТАСС; 2020.04.08; ПЕРВОГО ЗАМЕСТИТЕЛЯ НАЧАЛЬНИКА МЕТРОПОЛИТЕНА ПЕТЕРБУРГА НАЗНАЧИЛИ ВРИО ГЛАВЫ ПРЕДПРИЯТИЯ

Первый заместитель начальника «Петербургского метрополитена» Евгений Козин со вторника приступил к работе в должности врио главы организации, сменив Владимира Гарюгина, возглавлявшего метро города последние 30 лет. Об этом сообщили ТАСС во вторник в **пресс-служба** комитета по транспорту Санкт-Петербурга.

«Евгений Козин со вторника временно исполняет обязанности начальника «Петербургского метрополитена», – сказала собеседница агентства.

Накануне Гарюгин подтвердил агентству свой уход с поста начальника городской подземки. Он занимал эту должность с января 1990 года.

Метрополитен Санкт-Петербурга обеспечивает около 40% перевозок в городе, в среднем система перевозит более 2 млн человек в сутки. Метро Петербурга состоит из шести эксплуатационных депо и 72 станций на пяти линиях общей протяженностью 124,8 км.

<https://tass.ru/ekonomika/9116199>

РИА НОВОСТИ; 2020.04.08; ГРАЖДАНЕ КИРГИЗИИ И УЗБЕКИСТАНА СМОГУТ ПОКИНУТЬ РОССИЮ 6 АВГУСТА

Более 3,5 тысячи граждан Киргизии и Узбекистана, скопившиеся на российско-казахстанской границе в Оренбургской и Самарской областях, начали отправляться на родину, сообщили в правительстве Оренбуржья.

По данным областных властей, на российско-казахстанской границе – на территории оренбургского Бузулука и Самарской области – скопилось порядка 3 тысяч граждан Киргизии и более 500 граждан Узбекистана.

«Граждане Киргизии, находящиеся в Бузулукском районе и на территории Самарской области, в течение сегодняшнего и завтрашнего дня будут переправлены через границу с Республикой Казахстан и отправятся на родину. Общее количество переправляемых граждан Киргизии – почти 3 тысячи человек. Около 500 граждан Узбекистана, также ожидающих возможности вернуться домой, по предварительной договоренности, смогут пересечь границу 6 августа. Они отправятся в родную страну железнодорожным транспортом», – сообщает правительство области.

«Не впервые наша область становится площадкой, на которой оказываются в ожидании возможности вернуться домой введенные в заблуждение недостоверной информацией люди. Они устали, но ожидание заканчивается: в ближайшие дни они смогут отправиться домой», – цитирует **пресс-служба** правительства губернатора Оренбургской области Дениса Паслера.

РИА Новости в правительстве региона рассказали, что в палаточном городке, где живут мигранты, много пожилых, беременных женщин и детей. «Несмотря на то, что решение вопросов пропуска через границу не в компетенции региональной власти, правительство области делает все возможное, чтобы помочь людям, введенным в заблуждение слухами о «таможенном коридоре» на границе с Казахстаном. Мы им подвозим воду, электричество», – сообщил собеседник.

<https://ria.ru/20200804/1575374213.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.04.08; РЕГУЛЯРНЫЕ АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ МЕЖДУ ПЕТЕРБУРГОМ И ЯРОСЛАВЛЕМ ОТКРОЮТСЯ С 5 АВГУСТА

Перевозчик ООО «Империя авто» с 5 августа 2020 года запустит регулярное автобусное сообщение между Петербургом и Ярославлем, сообщает **пресс-служба** ГУП «Пассажиравтотранс» (оператор автобусного вокзала северной столицы – ИФ).

Отправление из Петербурга будут осуществляться в среду, пятницу и воскресенье в 19.20 мск, прибытие в Ярославль – в четверг, субботу и понедельник в 7.20 мск соответственно.

Согласно информации на сайте перевозчика, стоимость билета в один конец составляет 1,6 тыс. рублей.

В настоящее время между Петербургом и Ярославлем на регулярной основе курсируют поезда и осуществляются перелёты.

Стоимость билета на поезд в один конец между двумя городами составляет в среднем (в зависимости от даты отправления – ИФ) от 1,2 тыс. рублей за место в сидячем вагоне и до 11 тыс. за место в спальном вагоне. Время в пути в зависимости от поезда – от 11,5 до 14 часов.

Авиабилет между Петербургом и Ярославлем стоит в среднем 3,5 тыс. рублей, время в пути – около полутора часов.

<https://www.interfax-russia.ru/northwest/news/regulyarnye-avtobusnye-perevozki-mezhdu-peterburgom-i-yaroslavlem-otkroyutsya-s-5-avgusta>

ТАСС; 2020.04.08; В АДЫГЕЕ ОТКРЫЛИ НОВЫЙ СЪЕЗД С ЮЖНОГО ОБХОДА КРАСНОДАРА НА М-4 «ДОН»

Новый съезд с транспортной развязки возле населенного пункта Тугургой открыли на 1346-м км М-4 «Дон» в Адыгее, он напрямую соединил Южный обход Краснодара с федеральной трассой, сообщила во вторник **пресс-служба** государственной компании «Автодор».

«Новый съезд с транспортной развязки избавит водителей, которые двигаются по Южному обходу со стороны поселка Яблоновского в сторону Джубги по трассе М-4, от необходимости передвижения в сторону Краснодара, чтобы развернуться. Теперь автомобилисты могут безопасно и комфортно сделать это по новой развязке», – говорится в сообщении.

На 1346-м км трассы М-4 «Дон» под Тугургом в Адыгее уже открыто пять из семи съездов. Дорожники планируют завершить строительство и обустройство последних двух съездов до конца лета. Тогда будут ликвидированы затруднения в движении на этом участке дороги, уточнили в **пресс-службе**.

Новый съезд – часть строящейся двухуровневой транспортной развязки, работы здесь идут с опережением графика. После окончания работ осенью текущего года трасса М-4 возле Тугурга станет 1Б категории. В каждом направлении водители смогут двигаться по трем полосам шестиполосной трассы. Это значительно повысит пропускную способность не только данной трассы М-4 «Дон» в Краснодарском крае, но и федеральных и местных дорог, ведущих к Черному морю, добавили в **пресс-службе** госкомпании.

<https://tass.ru/ekonomika/9115595>

ТАСС; 220.04.08; РОСАВТОДОР НАМЕРЕН РАСТОРГНУТЬ ГОСКОНТРАКТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ВОСТОЧНОГО ОБХОДА НОВОСИБИРСКА

Росавтодор потребовал расторгнуть госконтракт на строительство Восточного обхода Новосибирска стоимостью 10,3 млрд рублей, который возводит некогда крупнейшая дорожно-строительная компания за Уралом – «Сибмост», сообщили ТАСС во вторник в Федеральном управлении автомобильных дорог «Сибирь» **Федерального дорожного агентства** (Сибуправтодор).

«Решение о расторжении принято по причине многократных срывов календарного графика практически по всем видам работ. К настоящему времени на объекте выполнены работы в общей сложности на 45% запланированного объема», – сказали в ведомстве.

Строительство объекта началось в 2013 году и должно было завершиться через три года. Позднее срок окончания работ сдвинулся на 2017 год, а затем на 2023 год. К настоящему времени на объекте выполнены работы по подготовке площадки и переносу коммуникаций, монтажу конструкций пяти путепроводов, отсыпке земляного полотна на 9,2 км, устройству водопропускных труб. Весь объем выполненных работ уже оплачен. Ранее заказчик строительства уже выписывал компании штрафы за неисполнение графика работ.

В Сибуправтодоре рассказали, что на первом этапе строительства «Сибмост» должен был построить еще два путепровода, завершить работы по устройству земляного полотна, устроить дорожную одежду на протяжении 20 км.

После расторжения договора с «Сибмостом» Сибуправтодор планирует объявить новые торги по выбору подрядчика. Аукцион объявят после расчета затрат на завершение строительства с учетом актуальных цен на строительные материалы. В **пресс-службе** отметили, что срок сдачи работ изменится, однако конкретных дат назвать не смогли.

Банкротство

В мае Арбитражный суд Новосибирской области признал «Сибмост» банкротом. В компании введено конкурсное производство сроком на шесть месяцев.

С заявлением о несостоятельности летом 2016 года выступил субподрядчик «Сибмоста», среди его кредиторов Сбербанк, банк «Акцепт», Экспобанк и Федеральная налоговая служба. Общая сумма задолженности составляет около 8 млрд рублей.

О проекте и компании

Восточный обход Новосибирска протяженностью 80 км должен соединить существующий Северный обход с федеральной трассой Р-256 «Чуйский тракт». Строительство первого 20-километрового участка – от трассы Новосибирск – Ленинск-Кузнецкий до автодороги Академгородок – Кольцово – было начато в 2013 году и рассчитано на три года. Стоимость проекта оценивалась в 10,3 млрд рублей, однако из-за ограничения федерального финансирования и финансовых проблем подрядчика – компании «Сибмост» – завершить его не удалось до сих пор.

В настоящее время «Сибмост» реализует ряд крупных инфраструктурных проектов в регионах Сибири, занимается реконструкцией участка автомобильной дороги в Хакасии, соединяющей регион с соседними Красноярским краем и Тувой.

<https://tass.ru/sibir-news/9116059>

ТАСС; 2020.04.08; ПРОКУРАТУРА ПРОВЕРИТ ДАННЫЕ ОБ УГРОЗЕ ОБРУШЕНИЯ МОСТА В СЕРГИЕВОМ ПОСАДЕ

Прокуратура проверит информацию об угрозе обрушения моста в Сергиевом Посаде. Об этом ТАСС сообщили в **пресс-службе** прокуратуры Московской области.

«Прокуратура Московской области поручила Сергиево-Посадской городской прокуратуре провести проверку в связи с сообщениями СМИ об угрозе обрушения моста на поднадзорной территории», – сообщили в надзорном ведомстве.

По данным СМИ, мост через реку, соединяющий жилой сектор на Фестивальной улице с основной частью Сергиева-Посада, находится в ненадлежащем состоянии, часть конструкций разрушена. «В ходе проверки прокуратура даст оценку действиям ответственных лиц в части содержания и ремонта объекта городской инфраструктуры», – добавили в ведомстве. Ход проверки поставлен в прокуратуре области на контроль.

<https://tass.ru/moskovskaya-oblast/9117025>

ТАСС; 2020.04.08; НА КУБАНИ ПРИОСТАНОВИЛИ ДОРОЖНЫЕ РАБОТЫ, ЧТОБЫ НЕ МЕШАТЬ ТУРИСТАМ ДОБИРАТЬСЯ ДО ПОБЕРЕЖЬЯ

Власти Краснодарского края приняли решение приостановить проведение ремонтных работ на дорогах региона для беспрепятственного проезда отдыхающих до курортов Черного моря, сообщили ТАСС в **министерстве транспорта** Краснодарского края. В связи с разгаром туристического сезона, загрузка трасс на Кубани за минувший месяц возросла почти на 20%.

В Краснодарском крае с 21 июня был снят режим карантина, который действовал с 31 марта. Было восстановлено межмуниципальное транспортное сообщение и разрешено движение на личных автомобилях. На Кубань, которая является основным туристическим регионом России, начали активно приезжать туристы и за два летних месяца Краснодарский край посетили 2,3 млн туристов. Только за последнюю неделю июля регион принял 600 тыс. отдыхающих, что превысило половину от всех гостей, посетивших Кубань после возобновления сезона, при этом самая высокая загрузка средств размещения фиксируется в Сочи.

«На основании распоряжения губернатора Краснодарского края принято решение не проводить никаких дорожных работ, чтобы не мешать автотрафику, который на данный момент проходит по нашим дорогам из числа въезжающих на наши курорты и в том числе следующих транзитом на территорию республики Крым», – сообщили в министерстве. По данным ведомства, загрузка автодорог региона традиционно высока для летнего сезона.

Согласно данным отдела пропаганды управления ГИБДД по Краснодарскому краю за минувший месяц загрузка трасс региона возросла почти на 20%. «30 июля [на территорию региона] заехали 46 275 автомобилей, а 31 июля – 55 563. 1 августа 56 789, 2 августа – 21 325», – сообщили ТАСС в отделе пропаганды, добавив, что через пост «Тамань» в сторону Крыма на минувших выходных проехали более 38 тысяч автомобилей.

<https://tass.ru/obshchestvo/9116391>

ТАСС; 2020.04.08; В КРЫМУ ОТРЕМОНТИРУЮТ ЕЩЕ 12 ДОРОГ И ПОСТРОЯТ НОВЫЕ ВОДОВОДЫ ПО ФЦП

Продление федеральной целевой программы (ФЦП) для Крыма позволит дополнительно отремонтировать 12 дорог на территории республики и построить новые водоводы для

снабжения Симферополя, сообщил в понедельник ТАСС вице-премьер правительства региона, курирующий реализацию проектов, Евгений Кабанов.

Заместитель **председателя правительства России Марат Хуснуллин**, находившийся в рабочей поездке в Крыму, ранее сообщил, что Крым и Севастополь дополнительно получают 300 млрд рублей по федеральной целевой программе (ФЦП) социально-экономического развития этих регионов, которая была продлена до 2024 года. Он также отметил, что республика и город смогут плавно и системно развиваться, строить дороги, инфраструктуру, туристические комплексы.

«Продление программы ФЦП для Крыма, в первую очередь, означает увеличение количества объектов и мероприятий (добавилось 56 новых объектов и мероприятий). Это, в том числе, 12 дорог (капитальный ремонт дороги Симферополь – Ялта на двух участках – более 50 км, Бахчисарай – Ялта через Ай-Петри, строительство объездной с трассы Таврида на Ангарский перевал и другие), а также блок мероприятий, связанных с водоснабжением республики и Симферополя, в частности, новые водоводы и водопроводы, призванные обеспечить бесперебойное снабжение водой. Таким образом, ощущается беспрецедентная поддержка федерального центра, наша задача как строителей – построить объекты качественно и в срок», – сказал Кабанов.

Он уточнил, что программа для республики будет увеличена на 225 млрд рублей. «Помимо этого, полуостров получает адресную субсидию из Москвы на капитальный ремонт и дополнительное оснащение учреждений здравоохранения. Суммарно до 2024 года на территорию Республики Крым объем федеральных инвестиций составит около полутриллиона рублей. В 2020 году к вводу в эксплуатацию запланировано 75 объектов ФЦП, (уже сдано 20 объектов)», – добавил Кабанов.

ФЦП социально-экономического развития Крыма и Севастополя принята в 2014 году и призвана модернизировать инженерную, транспортную и социальную инфраструктуры. После предыдущей пролонгации она должна была действовать до 2022 года, финансирование предполагалось в объеме 961,2 млрд рублей.

Проблемы водоснабжения и орошения земель в Крыму существуют с 2014 года, когда Украина в одностороннем порядке перекрыла воду из Херсонской области, поступающую по Северо-Крымскому каналу, обеспечивавшему до 90% потребностей полуострова. Сейчас жители и предприятия региона получают воду из источников полуострова. Текущий год выдался очень засушливым, и поднимается вопрос о возможном дефиците воды в Симферополе.

Дороги для туристов

Ранее **Хуснуллин** сообщал, что новая редакция ФЦП предполагает, что на строительство транспортной инфраструктуры на полуострове будет выделено 136 млрд рублей. Он отметил, что доработать вопрос планируется в течение ближайшего месяца.

В свою очередь глава республики Сергей Аксенов сообщал, что речь идет о дорогах, идущих по территории Крыма до границы с Украиной, которые станут четырехполосными. Речь идет о трассах Симферополь – Армянск и Симферополь – Джанкой. Будет построен также юго-восточный обход Симферополя с трассы «Таврида», чтобы облегчить путь туристов на крымские курорты и разгрузить столицу республики.

<https://tass.ru/obschestvo/9113207>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВАЛЕРИЙ ЛЬВОВ; 2020.04.08; В ПОЕЗДАХ БЕЗОПАСНО: КАК ПАССАЖИРОВ ЗАЩИЩАЮТ ОТ ВИРУСОВ

Несмотря на ограничения, связанные с распространением коронавируса, лето в этом году, как и обычно, стало временем поездок на отдых или к родным. И пусть россияне пока не могут отправиться за границу, путешествия по своей стране вполне доступны. И безопасны, если, например, ехать на поездах, где принимаются все необходимые санитарные меры, чтобы россияне могли хорошо провести свои летние отпуска.

Железнодорожники уже вернули в расписание более 180 ранее отмененных железнодорожных маршрутов. Число курсирующих пассажирских поездов планируют увеличить до 350, что составит более 70% от обычного объема движения.

Пассажиры оценили введенные противоэпидемиологические меры и выбирают поездки по железной дороге. Ежедневно они покупают около 300 тысяч билетов, что примерно в 1,4 раза превышает показатели первого месяца лета. Уверенно растут продажи билетов через интернет, сейчас они составляют 63% от общего количества реализованных проездных документов. Так, в июле было оформлено более 5,7 млн электронных билетов на поезда дальнего следования.

Меры санитарной безопасности на железных дорогах, действительно, очень строгие. Во-первых, это дезинфекция поездов перед рейсами и четырехразовая уборка в пути следования.

Во-вторых, ношение масок сотрудниками поездной бригады и измерение температуры пассажирам с помощью бесконтактного инфракрасного термометра. Проводникам тоже непременно ее измеряют, почувствовавший недомогание работник просто не будет допущен в вагон. Если же температура поднимется у пассажира, на ближайшей станции к нему вызовут медиков.

И, наконец, в вагонах установлены системы обеззараживания воздуха. Они работают на основе бактерицидных ультрафиолетовых ламп и подают в вагон очищенный воздух. Такие технические решения начали применяться производителями вагонов – Трансмашхолдингом (ТМХ) около десяти лет назад и сегодня используются во всех типах подвижного состава, предназначенных для перевозок пассажиров.

«Еще до пандемии коронавируса было ясно, что необходимо усилить безопасность пассажиров. Именно поэтому наши вагоны оборудованы системами обеззараживания и воздуха, и воды. Сейчас людей особенно волнует чистота и безопасность воздуха. Установка по его обеззараживанию позволяет делать попавшие в систему бактерии и вирусы неопасными для человека. С этой задачей справляется мощная амальгамная бактерицидная ультрафиолетовая лампа», – поясняет заместитель генерального директора Трансмашхолдинга по развитию пассажирского транспорта Александр Лошманов.

«Такие лампы хорошо очищают и дезинфицируют воздух, – подчеркивает директор лаборатории «Экология жизненного пространства» Антон Ястребцев. – Это очень важная система для поездов. Некоторые люди опасаются облучения ультрафиолетом, однако в поездах такие установки надежно спрятаны под крышей вагона, имеют защитные решетки и не могут нанести вред здоровью пассажиров».

А эффективность работы систем обеззараживания воздуха подтвердили в ходе испытаний специалисты Всероссийского НИИ железнодорожной гигиены Роспотребнадзора.

«Ультрафиолетовые лампы – это принятый способ обеззараживать воздух от вредоносных микроорганизмов и вирусов, – отмечает вирусолог, академик РАН Феликс Ершов. – Поступление в вагон обеззараженного воздуха – это то, что надо в сложившихся обстоятельствах. Полагаю, что введенные на железной дороге меры защиты пассажиров оправданы. И санитарная служба работает хорошо».

Однако вагоностроители не останавливаются на достигнутом: учитывая требования времени, специалисты ТМХ обсуждают с Федеральной пассажирской компанией (ФПК) дополнительные системы противоэпидемиологической безопасности.

Так, в салонах поездов дальнего следования можно сделать торцевые двери вагонов полностью автоматическими. Это позволит снизить число поверхностей, которых пассажиры касаются руками, и тем самым уменьшить риск распространения инфекций. Производители также готовы предложить установить в туалетных комнатах дополнительные системы кварцевания.

Эти решения могут быть внедрены производителем уже в те новые вагоны, которые компания поставляет ФПК согласно договору, подписанному в феврале 2019 года. В

соответствии с ним до 2025 года вагоностроители выпустят более 3,7 тысячи вагонов нового модельного ряда. Это одноэтажные купейные, штабные, вагоны открытого типа, рестораны, с местами для сидения, а также принципиально новые вагоны для формирования составов типа «Push-pull» и двухэтажные вагоны. Все они будут отвечать современным требованиям удобства, надежности и противоэпидемиологической безопасности пассажиров, отмечают в компаниях.

<https://rg.ru/2020/08/04/v-poezdah-bezopasno-kak-passazhirov-zashchishchait-ot-virusov.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.04.08; РЖД РАСШИРЯТ СОЦИАЛЬНЫЕ ПРОГРАММЫ В СООТВЕТСТВИИ С ПРЕЗИДЕНТСКИМ УКАЗОМ О НАЦЕЛЯХ

ОАО «Российские железные дороги» в ближайшее время обновит корпоративную социальную программу в соответствии с указом о национальных целях развития РФ до 2030 года, который в конце июля подписал президент страны **Владимир Путин**.

Этот документ будет определять как приоритеты текущей деятельности холдинга, так и перспективные направления работы в этот период, сообщил на недавнем ежемесячном селекторе глава РЖД Олег Белозеров (его слова приводит корпоративное телевидение монополии). По информации телеканала, топ-менеджер подчеркнул, что указ носит прежде всего «ярко выраженный социальный характер» и по этому направлению предстоит «самый большой объем работы».

«Наши социальные программы, которыми мы по праву гордимся, будут актуализированы и расширены. Это касается всех без исключения направлений – здравоохранения, подготовки кадров, образования, культуры, спорта, волонтерской деятельности, пенсионного обеспечения», – заявил Белозеров.

«В результате сформулированная нами задача по созданию условий для реализации человеческого капитала должна приобрести новое качество. Указ затрагивает практически все направления нашей деятельности – цифровую трансформацию, развитие агломераций, экологию, структурные изменения в экономике», – добавил он.

«Хочу подчеркнуть, что указ президента касается абсолютно всех без исключения. Каждый на своем месте обязан четко понимать свой вклад и вклад своего подразделения в достижение поставленных целей. «Российские железные дороги» должны стать основой для скорейшего восстановления деловой активности, перезапуска экономического роста и достижения национальных целей», – заявил на селекторе глава РЖД.

Также, как отмечает РЖД-ТВ, на корпоративном уровне обсуждались вопросы «сервисной направленности» в деятельности монополии. «Все, что положено российским гражданам, должно доводиться до них в режиме услуги, в большинстве случаев – автоматически», – описал телеканал принцип этого подхода.

«Все, что положено, должно в строгом соответствии с коллективным договором доводиться до каждого работника в установленные сроки. Аналогичный порядок в ближайшее время обязательно будет установлен и в отношении наших клиентов и партнеров», – заявил в этой связи Белозеров на селекторе.

Как сообщалось ранее, указ о национальных целях развития РФ до 2030 г. **Путин** подписал 21 июля. В их число вошли сохранение населения, здоровье и благополучие людей, возможности для самореализации и развития талантов, комфортная и безопасная среда для жизни, достойный, эффективный труд и успешное предпринимательство, цифровая трансформация.

ИНТЕРФАКС; 2020.04.08; РЖД НАРАСТИЛИ ЧИСЛО ГРУЗОВЫХ ПОЕЗДОВ, ПРОПУСКАЕМЫХ В МУРМАНСКИЙ УЗЕЛ ПО ОБХОДНОМУ МАРШРУТУ

«Российские железные дороги» (РЖД) пересмотрели график движения поездов на Мурманск: с 30 июля в него добавлены еще две пары грузовых составов в сутки, сообщает корпоративное издание монополии.

Пропускная способность (обходного – ИФ) пути после ввода была меньше, чем у прежнего маршрута.

За счет изменения некоторых технологических операций и оптимизации работы локомотивных бригад график движения на новом участке удалось увеличить с 18 пар поездов в сутки до 20. «После ввода в эксплуатацию обходного участка принято решение о корректировке с августа графика движения грузовых поездов. (Он – ИФ) учитывает все изменения технологии работы участка Мурманск-Выходной. Реализация нового графика предусматривает пропуск 20 пар грузовых поездов в сутки и позволяет обеспечивать весь объем грузовых перевозок в адрес мурманского транспортного узла», – отметил заместитель начальника центральной дирекции управления движением РЖД Леонид Кужель, слова которого приводятся в газете.

«Увеличение происходит за счет сокращения интервалов между поездами и увеличения скорости движения составов на этих перегонах. Кроме того, за полтора месяца работы мы увидели резервы в работе локомотивных бригад», – сообщил изданию первый замглавы региональной дирекции управления движением РЖД Максим Магомедов.

Заместитель генерального директора по логистике «СУЭКа» Денис Илатовский заявил изданию, что в настоящее время через Мурманский порт выгодно грузить железную руду в Китай на крупные суда типа Capesize. Предлагается, что именно перевозке этого груза, в первую очередь, смогут помочь дополнительные составы.

Как сообщалось ранее, перевозки удобрений в Мурманский порт в июле 2020 года выросли в 1,4 раза по сравнению с тем же месяцем 2019 года, несмотря на движение по обходному маршруту после обрушения моста в пригороде областного центра, до 298,6 тыс. тонн. Перевозки руды увеличились более чем в 2 раза, до 630 тыс. тонн.

Всего в порт было доставлено порядка 1,9 млн тонн экспортной продукции, что на 3,3% больше, чем в июле 2019 года. Показатели близки к уровню, который обеспечивался до обрушения моста через реку Кола.

Между тем объемы транспортировки угля в июле упали на 28,6% (до 930 тыс. тонн). Замглавы «Российских железных дорог» Алексей Шило ранее связывал это с ухудшившейся рыночной конъюнктурой. «(Загрузка «обходной» линии – ИФ) – в среднем 90%. Есть сутки, когда загрузка меньше 70%, есть – с полной загрузкой. Есть возможность везти туда больше угля, удобрений, руды», – заявлял топ-менеджер.

При этом он уточнял, что ситуация характерна для всего северо-западного направления. «У нас за 5 месяцев (2020 года – ИФ) результаты были более-менее хорошие. Но в июне (перевозки угля в направлении Северо-Запада РФ – ИФ) просели, и в июле мы пока не видим очень большой отгрузки, месяц с небольшим – падение», – заявлял топ-менеджер в начале прошлого месяца.

В этой связи, добавлял он, РЖД думают об отмене соответствующих скидок. Они были введены в марте в размере 12,8% (максимально возможный в рамках «тарифного коридора») – с учетом «неблагоприятной ценовой конъюнктуры», чтобы «повысить конкурентоспособность поставок российского каменного угля на мировые рынки. Объем предъявления груза к перевозке в направлении Северо-Запада после скидки «стал чуть выше», однако к настоящему времени тренд изменился, говорил Шило.

«Если тенденция продолжится, то держать там скидку смысла не будет. Это экономически нецелесообразно», – подчеркивал он в начале июля, отмечая, что монополия «будет отслеживать ситуацию». Угольщики до этого заявляли, что рассчитывают на более «глубокую» скидку, однако «Российские железные дороги» в качестве альтернативы предлагали обсуждать вопрос о субсидировании транспортировки угля.

Как сообщалось ранее, мост через реку Кола обрушился 1 июня. В результате отправка грузов в направлении мурманского транспортного узла, где, в частности, находятся «Мурманский морской торговый порт» и «Мурманский балкерный терминал» «ЕвроХима», стала невозможной.

В связи с этим было решено создать обход места ЧП, проложив линию в рамках курируемого **Минтрансом РФ** проекта по строительству ветки к порту Лавна на противоположном от Мурманска берегу Кольского залива. Движение по резервному маршруту было запущено 19 июня (16 пар грузовых поездов в сутки).

Восстановить движение по новому мосту, который строится взамен рухнувшего (между станциями Выходной и Кола), «Российские железные дороги» планируют к 1 октября, заявлял в 1 августа замглавы мурманского филиала Октябрьской железной дороги (ОктЖД, филиал РЖД) Игорь Поликарпов, который осмотрел объект вместе с губернатором региона Андреем Чибисом.

<https://www.interfax-russia.ru/northwest/news/rzhd-narastili-chislo-gruzovyh-poezdov-propuskaemyh-v-murmanskiy-uzel-po-obhodnomu-marshrutu>

ИНТЕРФАКС; 2020.04.08; ЗАТЯНУВШИЕСЯ СУДЫ ОТТЯГИВАЮТ СРОКИ СДАЧИ УЗЛОВОЙ СТАНЦИИ НА Ж/Д ЛИНИИ В НОВОРОССИЙСК

Судебные разбирательства привели к затягиванию сроков ввода в эксплуатацию станции в районе «разъезда 9 км» Северо-Кавказской железной дороги (СКЖД, филиал РЖД), говорится в заключении Счетной палаты РФ по результатам проверки **министерства транспорта** по исполнению федерального бюджета в 2019 году.

Строительство станции предусмотрено инвестиционным проектом «Комплексное развитие Новороссийского транспортного узла». Работы должны были завершиться еще в 2015 году. Однако объект не был построен даже в 2019 году, и срок его ввода перенесли на 2020 год, говорится в заключении.

Согласно проектной документации, при вводе в эксплуатацию станции необходимо было расселить 43 жилых дома, расположенных в санитарно-защитной зоне. Эти работы в 2019 году не выполнены из-за судебных разбирательств о принудительном изъятии объектов недвижимого имущества, расположенных в границах зоны размещения станции.

По ряду дел судебные решения в законную силу до настоящего времени не вступили, так как правообладателями поданы апелляционные жалобы, которые рассматриваются в этом году.

«В связи с этим существуют риски срыва срока завершения работ в 2020 году», – говорится в заключении.

Комплексное развитие Новороссийского транспортного узла направлено на совершенствование транспортной инфраструктуры Южного федерального округа. В рамках проекта запланировано за счет средств федерального бюджета строительство станции в районе «разъезда 9 км» СКЖД, железнодорожных парков, развитие железнодорожной станции «Новороссийск», а также дальних подходов к этим станциям.

ТАСС; 2020.04.08; «ЛАСТОЧКА» МЕЖДУ ПСКОВОМ И ПЕТЕРБУРГОМ ЗА ДВА ГОДА ПЕРЕВЕЗЛА БОЛЕЕ 1 МЛН ПАССАЖИРОВ

Скоростной поезд «Ласточка», который два года назад начал курсировать между Санкт-Петербургом и Псковом, перевез за это время более 1 млн пассажиров, сообщила во вторник **пресс-служба** администрации Псковской области. Этого удалось достичь за счет увеличения в 2019 году числа пар поездов и продления маршрута до моногорода Печоры, где расположен Свято-Успенский Псково-Печерский монастырь – один из древнейших и самых крупных в России мужских монастырей.

«С даты запуска первого рейса скоростного поезда «Ласточка» по маршруту «Псков – Санкт-Петербург» во вторник исполняется ровно два года. Свыше 1 млн человек за два года стали пассажирами «Ласточки». Новый состав практически сразу оказался очень востребованным у жителей и гостей региона. После запуска первой пары поездов железнодорожный маршрут активно развивался: появлялись новые остановки, вводились дополнительные пары «Ласточек», – отмечается в сообщении.

С сентября 2019 года маршрут поезда «Псков – Санкт-Петербург» продлили до единственного в регионе моногорода Печоры. В ноябре 2019 года по этому направлению запустили четвертую ночную пару скоростного поезда «Ласточка». В феврале 2019 года было открыто ежедневное движение «Ласточки» по второму маршруту: «Псков – Новгород – Петрозаводск».

«Запуск скоростного железнодорожного сообщения стал возможным благодаря достигнутым договоренностям губернатора Михаила Ведерникова с руководством ОАО «РЖД». Глава региона неоднократно подчеркивал, что вопросы развития транспортной доступности являются для области одними из приоритетных», – отмечается в сообщении.

<https://tass.ru/ekonomika/9117637>

РИА НОВОСТИ; 2020.04.08; В РОССИИ ДЕВУШКА ВПЕРВЫЕ СТАЛА МАШИНИСТОМ ЛОКОМОТИВА

Профессию машиниста локомотива впервые в России получила девушка, сообщается на сайте РЖД.

Законодательно в РФ планируется разрешить женщинам работать машинистами с 2021 года. Замгендиректора РЖД Олег Валинский в интервью корпоративному изданию компании газете «Гудок» сообщил, что для того, чтобы претендовать на должность машиниста, надо не меньше трех лет отработать помощником.

«Впервые профессию машиниста локомотива получила девушка, закончив с отличием Московский колледж железнодорожного и городского транспорта. Первой девушкой-машинистом стала 21-летняя Софья Дорофеева», – говорится в сообщении.

Отмечается, что девушка обучалась два года, в обучение входили теоретические и практические занятия, в том числе правила технической эксплуатации на железнодорожном транспорте, охраны труда, устройство подвижного состава, а также отработка навыков вождения поездов на специальных тренажерах, полностью имитирующих кабину машиниста.

Добавляется, что с 1 января 2021 года Софья сможет приступить к работе помощником машиниста электропоезда для наработки опыта и последующей самостоятельной работы машинистом.

<https://ria.ru/20200804/1575366646.html>

РТ; АЛЕКСЕЙ ЗАКВАСИН, ЕЛИЗАВЕТА КОМАРОВА; 2020.04.08; «ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ НЕЗАВИСИМОСТЬ»: КАК НОВЕЙШИЙ РОССИЙСКИЙ ДВИГАТЕЛЬ ПД-14 МОЖЕТ ИЗМЕНИТЬ ОТЕЧЕСТВЕННУЮ АВИАЦИЮ

Российский пассажирский самолёт МС-21 должен до конца года совершить первый полёт на двигателях ПД-14. Об этом глава Объединённой авиастроительной корпорации (ОАК) Юрий Слюсарь рассказал на встрече с **Владимиром Путиным**. Данный силовой агрегат – первый разработанный в современной России двигатель для магистральных самолётов. В ближайшие годы различные модификации ПД-14 будут устанавливаться на широкую линейку отечественной авиатехники. К его преимуществам эксперты относят надёжность, экономичность и меньшие по сравнению с аналогами эксплуатационные расходы. По мнению аналитиков, благодаря ПД-14 Россия, не опасаясь санкций, сможет развивать гражданскую авиацию и наращивать экспорт самолётов.

До конца года российский пассажирский самолёт МС-21 должен совершить первый полёт на перспективных турбореактивных двигателях ПД-14. Об этом заявил генеральный директор Объединённой авиастроительной корпорации (ОАК) Юрий Слюсарь в ходе встречи с **президентом РФ Владимиром Путиным**.

«И крайнее событие у нас в этом году – это вылет МС-21 с нашим отечественным ПД-14. До конца года мы должны работу завершить. В Иркутске двигатели уже установлены на

самолёт, сейчас проходят необходимые отработки, и, собственно, новый самолёт МС-21 с новейшим сертифицированным двигателем ПД-14 поднимется», – говорит Слюсарь.

В настоящее время МС-21 находится на этапе испытаний в корпорации «Иркут». На сибирском предприятии планируется выпускать самолёт в двух модификациях: на 163–211 мест и 132–165 мест соответственно.

На первые образцы лайнера до появления серийного ПД-14 планировалось устанавливать силовые агрегаты PW1400G американской компании Pratt & Whitney. Именно с этими двигателями в мае 2017 года опытный образец МС-21 совершил первый демонстрационный полёт. ПД-14 доставили на Иркутский авиационный завод в январе 2020 года. В июле завершилась технологическая установка агрегатов на опытный образец МС-21-310. Как уточнили в «Ростехе», куда входит ОАК, эта «примерка» позволит внести «усовершенствующие корректировки в элементы конструкции двигателя и планёра».

«На первом этапе разработка ПД-14 позволит избавиться МС-21 от зависимости со стороны Pratt & Whitney. Это очень важно для продвижения нашего самолёта как на внутреннем, так и на зарубежном рынке. Но, если заказчик захочет всё-таки американский агрегат, не думаю, что тут возникнут какие-то проблемы», – заявил в комментарии RT заслуженный лётчик РФ генерал-майор Владимир Попов.

Аналогичной точки зрения придерживается исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. В беседе с RT эксперт отметил, что разработка ПД-14 не только позволит продвигать на рынке МС-21, но и станет прологом к появлению широкой номенклатуры современных силовых установок разного типа.

«Те инвестиции, которые пошли на программу ПД-14, дают возможность создать целую линейку товарных продуктов, которые найдут применение в гражданской, военно-транспортной авиации, в энергетике и нефтегазовом комплексе», – подчеркнул Пантелеев.

Полностью российский

ПД-14 – первый со времён СССР турбовентиляторный самолётный двигатель, созданный в России. Его разработка началась в 2006 году. Спустя шесть лет стартовали наземные тесты, в 2015 году – лётные испытания. В 2018-м силовой агрегат получил от **Росавиации** сертификат, подтверждающий готовность изделия к серийному производству и эксплуатации.

Как пояснили эксперты, создание любого нового турбовентиляторного авиационного двигателя – чрезвычайно трудоёмкая задача, требующая привлечения значительного количества кадровых, производственных и финансовых ресурсов. Такой силовой агрегат зачастую разрабатывается дольше своего носителя.

Например, по информации «Ростеха», развитыми компетенциями в области авиационного двигателестроения и послепродажного обслуживания обладают всего лишь четыре государства. Помимо России, это Соединённые Штаты, Великобритания и Франция. Причём каждая из этих стран внимательно относится к охране своих технологических достижений.

«ПД-14 – это первый после распада СССР гражданский двигатель для магистральных самолётов. Весь научно-технический задел – полностью российский. При создании этого двигателя не использовались какие-либо прототипы, созданные в советское время. Этот проект очень сложный, но Объединённая двигателестроительная корпорация (ОДК), видимо, смогла наладить кооперацию», – подчеркнул Олег Пантелеев.

В создании ПД-14 участвует широкий круг отечественных заводов и научных организаций. Например, АО «ОДК – Пермские моторы» является головным производителем агрегата, а на мощностях ПАО «ОДК-УМПО» (Уфа) выпускается более 30% комплектующих ПД-14.

Ещё одна пермская компания, «ОДК-СТАР», выступает разработчиком и изготовителем системы автоматического управления двигателем. Данное изделие состоит из

электронного регулятора, запорного клапана первого коллектора, гидромеханической части (дозатора топлива), блоков насосов и защиты силового агрегата.

Немаловажную роль в создании ПД-14 сыграло московское ФГУП «ВИАМ». Столичный институт разработал 20 материалов нового поколения для производства двигателя, в том числе его мотогондолы. Продукция предприятия обеспечивает ряд ключевых преимуществ нового отечественного авиационного двигателя.

«Применение в конструкции двигателя ПД-14 инновационной продукции материаловедов ВИАМ обеспечивает не только надёжность, но и высокие эксплуатационные характеристики ПД-14, делая его конкурентоспособным на мировом рынке», – говорится на сайте предприятия.

Свой вклад в создание новых материалов для новейшего российского двигателя внесло научно-производственное предприятие «Технология» (Обнинск). В рамках программы «Импортозамещение» компания из Калужской области производит из композитов звукопоглощающие конструкции и прирабатываемые панели, которые обеспечивают безопасную работу лопаток вентилятора силового агрегата.

В Объединённой авиастроительной корпорации заявили о начале испытаний модернизированного навигационного комплекса для широкофюзеляжных...

В общей сложности российские учёные разработали и внедрили в ПД-14 16 ключевых технологий. В частности, как отмечает «Ростех», были изготовлены лопатки турбины «из легчайшего интерметаллида титана или продвинутая система охлаждения, позволяющая турбине работать при температуре до 2000 К (1726,85 °С. – RT)».

К преимуществам ПД-14 относят экономичный расход топлива, экологичность и экономичность. Предполагается, что эксплуатационные расходы двигателя будут ниже на 14–17%, чем у существующих аналогов, а стоимость жизненного цикла окажется меньше на 15–20%, указывают в «Ростехе».

Как полагают эксперты, по совокупности качеств ПД-14 не уступает лучшим западным образцам, а в случае успешного завершения всех испытаний и налаживания масштабного серийного производства у российского двигателя будет весьма конкурентная для мирового рынка цена.

В настоящее время Россия уже ведёт подготовку к развёртыванию серийного производства ПД-14. Так, в июле на «Пермских моторах» после опытно-промышленной эксплуатации был открыт Центр обработки данных. Как сообщило руководство предприятия, данное событие имеет большое значение для последующего налаживания выпуска новейших двигателей.

«Решать стратегические задачи»

На основе технологических решений, реализованных в ПД-14, российские предприятия планируют создать целое семейство авиационных двигателей. Его различные вариации планируется устанавливать на модификации МС-21, а на образце с уменьшенной тягой ПД-8 смогут летать Sukhoi Superjet 100, Sukhoi Superjet 75, Ан-148, Ту-334, Бе-200.

По информации «Ростеха», на более крупные отечественные гражданские самолёты – Ил-96 и Ту-204 – можно будет монтировать мотор ПД-18 тягой 18–20 т.

«Сфера применения двигателей семейства ПД не ограничится летательными аппаратами. Турбореактивные двигатели на базе единого газогенератора можно будет использовать в промышленных целях в составе электрогенераторных и газоперекачивающих установок», – сообщается в материалах госкорпорации.

Самым мощным представителем семейства отечественных двигателей должна стать модель ПД-35 тягой около 35 т, которая создаётся на базе газогенератора ПД-14 для грандиозного российско-китайского проекта CR929. Это дальнемагистральный самолёт, который совместно разрабатывают ОАК и компания СОМАС (Шанхай).

Первые поставки этого лайнера могут начаться в 2025–2027 году. Однако в «Ростехе» отмечают, что к этому моменту ПД-35 вряд ли будет полностью готов. Скорее всего,

российский двигатель будет монтироваться на более поздние серийные образцы CR929, так как опытно-конструкторские работы по агрегату должны завершиться в 2027 году. Как отметил Владимир Попов, с развитием семейства двигателей типа ПД-14 Россия получит возможность, не опасаясь западных санкций, поступательно развивать высокотехнологичный сектор экономики, собственную гражданскую авиацию и наращивать экспортные поставки авиатехники.

«Сложно переоценить значение, которое имеет для нашей страны технологическая и производственная независимость в сфере авиационного двигателестроения. Она позволяет решать такие стратегические задачи, как загрузка реального сектора экономики, занятость инженерных кадров, разработка, продажа и обслуживание новых самолётов», – подытожил Попов.

<https://russian.rt.com/russia/article/770336-pd-14-ms-21-dvigatel-harakteristiki>

ТАСС; 2020.04.08; АЭРОПОРТ РОСТОВА-НА-ДОНУ ЗАПУСКАЕТ РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ В АНТАЛЬЮ

Аэропорт Платов в Ростове-на-Дону с 10 августа возобновляет авиасообщение с тремя турецкими городами – Антаьей, Бодрумом и Даламаном, куда будут летать чартерные рейсы. Как рассказал во вторник ТАСС **министр транспорта** Ростовской области Андрей Иванов, авиакомпания Azur Air также запустит в Анталию постоянный рейс.

«С 10 августа авиаперевозчики приступают к выполнению регулярных и чартерных рейсов из аэропорта Платов в Анталию, Бодрум и Даламан, – рассказал Иванов. – Регулярные рейсы в Анталию будет выполнять авиакомпания Azur Air».

По словам министра, чартерные рейсы в турецкие города из аэропорта Платов будут также выполнять авиакомпании «Северный ветер», «Икар», «Уральские авиалинии», Red Wings.

Как отметил Иванов, через аэропорт будут организованы трансфертные перевозки жителей РФ из-за рубежа в Абакан, Барнаул, Белгород, Воронеж, Екатеринбург, Иркутск, Казань, Кемерово, Красноярск, Магнитогорск, Нижневартовск, Новокузнецк, Новосибирск, Нижний Новгород, Нижнекамск, Омск, Оренбург, Пермь, Саратов, Самара, Сургут, Сыктывкар, Томск, Тюмень, Ульяновск, Уфа, Чебоксары и Челябинск.

В понедельник, 3 августа, аэропорт Платов возобновил международные авиаперевозки. Первый рейс авиакомпания Turkish Airlines выполнила в Стамбул. Регулярные рейсы в Стамбул запланированы пять раз в неделю по понедельникам, средам, пятницам, субботам и воскресеньям.

Россия с 1 августа возобновила приостановленное в конце марта авиасообщение с рядом стран. Регулярные рейсы осуществляются в Великобританию, Танзанию, Турцию. Пока вылететь за рубеж можно только из Москвы, Санкт-Петербурга и Ростова-на-Дону.

<https://tass.ru/ekonomika/9118535>

ТАСС; 2020.04.08; РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОПОРТА ЯКУТСК ПЛАНИРУЮТ ЗАВЕРШИТЬ В 2023 ГОДУ

Реконструкцию аэропорта Якутск планируют завершить в 2023 году, пандемия коронавируса на график работ не повлияла, сообщили во вторник ТАСС в **пресс-службе Министерства транспорта** и дорожного хозяйства Якутии.

«Завершение работ запланировано на 2023 год. Пандемия не повлияла на ход реконструкции взлетно-посадочной полосы, работы ведутся согласно утвержденному графику», – сказали в **пресс-службе**.

На реконструкцию ВПП (III очередь) в 2019–2022 годах предусмотрено финансирование из федерального бюджета в размере 4,2 млрд рублей по комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.

Реконструкция взлетно-посадочной полосы началась в 2018 году. Первый этап работ охватил ремонт участка длиной 970 м. Тогда же были начаты работы по ремонту двух рулежных дорожек, которые были завершены в 2019 году. Также в 2019 году закончено строительство стоянки для обработки воздушных судов (ВС) противообледенительной жидкостью, проведены работы по водоотведению и засыпке прилегающих к летному полю водоемов. Ожидается, что этап реконструкции в 2021 году станет самым трудоемким. В это время для посадки самолетов будет использоваться участок полосы длиной 1 650 м. В соответствии с утвержденным проектом, работы проведут без прекращения полетов судов в условиях действующего аэропорта.

Аэропорт Якутск – крупнейший международный аэропорт, расположенный на вечной мерзлоте. Он является полигоном для испытаний новой авиационной техники в условиях низких температур и используется в качестве запасного аэродрома для технической посадки (дозаправки, технического обслуживания) на кроссполярных, трансполярных и транссибирских международных воздушных трассах.

<https://tass.ru/ekonomika/9114755>

ТАСС; 2020.04.08; UTAIR ВОЗОБНОВИТ ПОЛЕТЫ ИЗ ВОЛГОГРАДА В АСТРАХАНЬ, КРАСНОДАР И СОЧИ

Авиакомпания Utair в августе возобновит полеты из Волгограда в Астрахань, Краснодар и Сочи. Об этом во вторник сообщает **пресс-служба** авиакомпании.

«В августе Utair возобновляет полеты из Волгограда в Астрахань, Краснодар и Сочи. Авиакомпания будет выполнять рейсы в Астрахань по понедельникам и пятницам, в Краснодар – по вторникам, четвергам и воскресеньям, а в Сочи – по понедельникам, средам, пятницам и субботам», – сказано в сообщении.

Как отметил вице-президент по управлению сетью и парком «Utair – Пассажирские авиалинии» Дмитрий Белоконов, жители Волгограда благодаря новым рейсам смогут попасть напрямую на Юг страны без стыковочных рейсов. «После окончания карантина мы начали возобновлять полеты по самым популярным у пассажиров направлениям. Благодаря этим рейсам жители Волгограда смогут полететь на Юг России прямыми рейсами, без пересадок, и сэкономить время в пути», – сообщил Белоконов.

<https://tass.ru/ekonomika/9116249>

ИНТЕРФАКС; 2020.04.08; НОВЫЕ АВИАРЕЙСЫ СВЯЖУТ ПЕТЕРБУРГ С ГОРНО-АЛТАЙСКОМ, ЙОШКАР-ОЛОЙ, НАЛЬЧИКОМ, НОВОКУЗНЕЦКОМ И УЛЬЯНОВСКОМ

В аэропорту «Пулково» в летнем сезоне 2020 и после снятия ряда ограничений, связанных с недопущением распространения инфекционных заболеваний на территории РФ, открылись 5 новых региональных направлений – Горно-Алтайск, Йошкар-Ола, Нальчик, Новокузнецк и Ульяновск, сообщает **пресс-служба** ООО «Воздушные ворота северной столицы» (ВВСС, оператор аэропорта «Пулково»).

Так, авиакомпания «Победа» с 4 августа запускает рейсы в Ульяновск трижды в неделю: по вторникам, пятницам и воскресеньям.

Ранее в июле, авиакомпания Nordwind дважды в неделю начала выполнять рейсы в Горно-Алтайск и Новокузнецк, авиакомпания «Победа» запустила рейсы в Нальчик с частотой три раза в неделю.

В летнем сезоне 2020 г. авиакомпания «Руслайн» продолжила осуществлять рейсы в Йошкар-Олу, открытые в начале 2020 года. Полеты выполняются дважды в неделю.

Кроме этого, авиакомпании продолжают увеличивать частоту рейсов из «Пулково» по круглогодичным направлениям. Среди них – Воронеж, Геленджик, Нижний Новгород, Сочи и другие.

За первое полугодие 2020 года самыми популярными направлениями из Санкт-Петербурга стали российские города Москва, Калининград, Сочи, Новосибирск, Краснодар, Екатеринбург, Уфа, Архангельск, Мурманск и Симферополь.

<https://www.interfax-russia.ru/northwest/news/novye-aviareysy-svyazhut-peterburg-s-gorno-altayskom-yoshkar-oloy-nalchikom-novokuzneckom-i-ulyanovskom>

ПРАЙМ; 2020.04.08; УЛЕТЕВШИМ В СОЧИ ХАБАРОВЧАНАМ ПОСЛЕ ОТМЕНЫ ЧАРТЕРОВ ПРЕДЛАГАЮТ ВОЗВРАЩАТЬСЯ ЧЕРЕЗ МОСКВУ

Хабаровчанам, улетеvшим в Крым и Сочи организованными компанией «Библио-Глобус» рейсами, после отмены полетов с 20 августа предлагают вернуться домой бесплатными стыковочными рейсами через Москву, сообщил в своем аккаунте в Instagram врио губернатора Хабаровского края Михаил Дегтярев.

Ранее сообщалось, что программа прямых чартерных перевозок из Хабаровска в Сочи и Симферополь была запущена в июле 2020 года при участии **Минтранса РФ** и Федерального агентства по туризму. Полеты выполняются авиакомпанией «Россия» с частотой два и один раз в неделю соответственно на воздушных судах типа Boeing 747 вместимостью 530 пассажиров. Заказчиком рейсов и туристическим оператором является компания «Библио-Глобус». Программу анонсировали до конца октября, однако 3 августа туроператор заявил о сворачивании программы с 20 августа. При этом самолеты улетаи с полной загрузкой, в июле на Черноморские курорты улетаи более 7 тысяч дальневосточников.

«По моему поручению состоялись переговоры с руководством «Библио-Глобуса». Действительно, компания убирает чартеры с 20 августа. Что решили по этой ситуации: после 20 августа по согласованию с туристами и без всяких доплат компания предлагает вернуться в Хабаровск стыковочными рейсами. Стыковка будет проходить от 2 до 5 часов в аэропорту Шереметьево», – сообщает Дегтярев.

Он отметил, что если туристы не хотят лететь с пересадкой после 20 августа, то компания обеспечивает возврат 100% денежных средств. Со всеми пассажирами сейчас идут переговоры.

«Буду держать этот вопрос на контроле. Сообщайте в директ, если возникнут проблемы», – отметил врио губернатора.

[Вернуться в оглавление](#)