



Ежедневный мониторинг СМИ

20 АВГУСТА 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ВЕСТНИК. СТРОИТЕЛЬСТВО. АРХИТЕКТУРА. ИНФРАСТРУКТУРА; МАРК АЛЕКСАНДРОВ; 2020.19.08; ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ: «ТРАНСПОРТНАЯ ОТРАСЛЬ ОБЕСПЕЧИВАЕТ ДО 7% ВВП РОССИИ»	4
ВЕСТНИК. СТРОИТЕЛЬСТВО. АРХИТЕКТУРА. ИНФРАСТРУКТУРА; 2020.19.08; АНДРЕЙ КОСТЮК: «ЕЖЕГОДНО В РОССИИ РЕМОНТИРУЕТСЯ 15% ДОРОГ» ...	6
БИЗНЕС ONLINE; 2020.19.08; «ЕСЛИ ЗАДЕРЕМ ЦЕНУ ВЫШЕ ДВУХ БИЛЕТОВ НА САМОЛЕТ...»: ПРОРУБЯТ ЛИ К 2030 ГОДУ ОКНО НА УРАЛ?.....	8
ИЗВЕСТИЯ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.20.08; ЗАПРЕТНЫЙ РЕЙС СЛАДОК: СПРОС НА ЗАКРЫТЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАСТЕТ; РОССИЯНЕ ПОКУПАЮТ БИЛЕТЫ В НИКУДА	11
ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2020.20.08; СТАРТ ИСПЫТАНИЙ РОССИЙСКИХ БЕСПИЛОТНИКОВ БЕЗ ВОДИТЕЛЯ ПЕРЕНЕСЕН НА 2021 ГОД; ПОЛНОСТЬЮ АВТОНОМНЫЕ ПОЕЗДКИ ДОЛЖНЫ БЫТЬ РАЗРЕШЕНЫ НА ТЕРРИТОРИИ ОТДЕЛЬНЫХ РЕГИОНОВ.....	13
ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2020.20.08; СДЕЛАЮТ КИС: БЕЗОПАСНОЕ ТАКСИ МОЖЕТ ПОДОРОЖАТЬ; КАК БУДУТ РАБОТАТЬ ЦИФРОВЫЕ ПРОФИЛИ ВОДИТЕЛЕЙ ТАКСИ	15
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; КОМИССАРОВ ВООРУЖИЛИ ЛОПАТОЙ И ЛОМОМ; АВАРКОМЫ ПОЛУЧИЛИ НОВЫЕ ИНСТРУКЦИИ ПО РЕАГИРОВАНИЮ НА ДОРОЖНЫЕ ЧП	17
КОММЕРСАНТЬ; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ; 2020.20.08; ДЛЯ БАМА НЕ ХВАТАЕТ ВОДЫ; ИДЕЯ ЭЛЕКТРИФИКАЦИИ МАГИСТРАЛИ С ПОМОЩЬЮ МОКСКОЙ ГЭС ОТКЛОНЕНА	18
КОММЕРСАНТЬ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; 2020.20.08; В ПОИСКЕ РЕСУРСНЫХ ЗОН; ГРУЗОПЕРЕВОЗЧИКИ ДЕЛАЮТ СТАВКУ НА ОНЛАЙН-ТЕХНОЛОГИИ И РАЗВИВАЮТ КОМПЛЕКС ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ.....	20
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.20.08; МИНЗДРАВ ЭКОНОМИТ НЕРВЫ ВОДИТЕЛЕЙ; ДЛЯ СПРАВКИ НА ПРАВА НЕ ПОТРЕБУЕТСЯ ОБЯЗАТЕЛЬНО СДАВАТЬ ТЕСТ НА АЛКОГОЛИЗМ	22
КОММЕРСАНТЬ; АННА ВАСИЛЬЕВА, ГАЛИНА ДУДИНА, ОЛЬГА КУДРИНА, ОЛЕГ ДИЛИМБЕТОВ; 2020.20.08; ГРАНИЦА НА ЗВОНКЕ; ИНОСТРАННЫЕ СТУДЕНТЫ ПРОСЯТ ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ РАЗРЕШИТЬ ПРИБЫТЬ В ВУЗЫ ...	23
ФЕДЕРАЛПРЕСС; 2020.19.08; ПРОТИВОРЕЧИВЫЙ ПРОЕКТ. БАГАЕВСКИЙ ГИДРОУЗЕЛ ОТКЛАДЫВАЕТСЯ И РАСТЕТ В ЦЕНЕ	25
РЖД-ПАРТНЕР; АЛЕКСЕЙ ЛЕБЕДЕВ; 2020.19.08; АВТОМОБИЛИСТЫ ВЫСТУПАЮТ ЗА НАВЕДЕНИЕ ПОРЯДКА НА РЫНКЕ СТРОЙГРУЗОВ	28
ИНТЕРФАКС; 2020.19.08; «ОБЪЕМЫ ДОРОЖНЫХ РАБОТ В КРЫМУ И СЖАТЫЕ СРОКИ ТРЕБУЮТ ОСОБЫХ РЕШЕНИЙ»	30
РОССИЯ 24; АРСЕНИЙ МОЛЧАНОВ; 2020.19.08; ОЖИВЛЕНИЕ В НЕБЕ: РОССИЙСКУЮ АВИАЦИЮ ВЫТЯГИВАЮТ ТУРИСТЫ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»	33
ТАСС; 2020.19.08; РАСХОДЫ БЮДЖЕТА ПО НАЦПРОЕКТАМ ЗА I ПОЛУГОДИЕ ИСПОЛНЕННЫ НА 35%	33

ТАСС; 2020.19.08; ПАРУСНИК «СЕДОВ» ОТПРАВИЛСЯ В АРКТИЧЕСКУЮ ЭКСПЕДИЦИЮ ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ.....	34
ТАСС; 2020.19.08; НА СТРОИТЕЛЬСТВО ПЕРРОНА АЭРОПОРТА КАМЧАТКИ ОБЪЯВИЛИ ТЕНДЕР НА 2,9 МЛРД РУБЛЕЙ.....	34
ТВОЙ ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2020.19.08; ВОЗДУШНЫЕ ВОРОТА КОЛЫМЫ. КАК СОВЕРШЕНСТВУЕТСЯ АЭРОПОРТ МАГАДАНА	35
ТАСС; 2020.19.08; ДОЛЯ КАЧЕСТВЕННЫХ ДОРОГ НА КУБАНИ ЗА ПЯТЬ ЛЕТ ВЫРОСЛА БОЛЕЕ ЧЕМ НА ТРЕТЬ.....	36
ТАСС; 2020.19.08; В ДАГЕСТАНЕ ПЛАНИРУЮТ ПРИВЛЕЧЬ В БЮДЖЕТ ДО 700 МЛН РУБЛЕЙ ОТ ВИДЕОКОНТРОЛЯ НА ДОРОГАХ.....	39
ТАСС; 2020.19.08; В НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТАХ ЯКУТИИ В ЭТОМ ГОДУ УСТАНОВЯТ ОКОЛО 30 КОМПЛЕКСОВ ФОТОВИДЕОФИКСАЦИИ.....	40
ИНТЕРФАКС; 2020.19.08; МИНТРАНС ХОЧЕТ РАЗРЕШИТЬ ЗАКЛЮЧАТЬ КОНТРАКТЫ ОДНОВРЕМЕННО НА СОДЕРЖАНИЕ И РЕМОНТ ДОРОГ	40
РИА НОВОСТИ; 2020.19.08; КОЖЕМЯКО ПРЕДЛОЖИЛ МИНТРАНСУ СОЗДАТЬ ВНУТРЕННИЕ КРУИЗНЫЕ МАРШРУТЫ	41
ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2020.19.08; В КАРЕЛИИ ЗАВЕРШАТ ОБНОВЛЕНИЕ АВТОВОКЗАЛА СТОЛИЦЫ И АВТОСТАНЦИЙ	41
ТАСС; 2020.19.08; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОДОБРИЛО ПРОДАЖУ 100% МИНУС ОДНА АКЦИЯ «РЖД-ЗДОРОВЬЯ».....	42
РИДУС; 2020.19.08; НАЗВАН ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ СПИСОК СТРАН, КУДА РОССИЯНЕ СМОГУТ ПОЛЕТЕТЬ ОСЕНЬЮ	42
ФОНТАНКА.РУ; 2020.19.08; В БОЛЬШУЮ ЖИЗНЬ – ИЗ МАКАРОВКИ!	43
КОММЕРСАНТЬ ЧЕРНОЗЕМЬЕ; АЛЕКСАНДР ПРЫТКОВ; 2020.19.08; ПАССАЖИРОВ ПОДВОЗЯТ К РЕФОРМЕ; В БЕЛГОРОДСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ КАРДИНАЛЬНО ИЗМЕНИТСЯ МАРШРУТНАЯ СЕТЬ	47
Ъ; ЕКАТЕРИНА РУДЕНКО; 2020.19.08; НА НЕДАВНО ПОСТРОЕННОМ В ЯРОСЛАВЛЕ МОСТУ НАЧАЛ ПРОВАЛИВАТЬСЯ АСФАЛЬТ	48
Ъ; АНТОН АНТОНОВ; 2020.19.08; В ЯРОСЛАВЛЕ ДЛЯ НОВОКУЗНЕЦКА ЗАКУПИЛИ 119 ПАССАЖИРСКИХ АВТОБУСОВ	49
ТАСС; 2020.19.08; ПОЕЗД НИЖНИЙ НОВГОРОД – ВЕЛИКИЙ НОВГОРОД ВОЗОБНОВИТ ЕЖЕДНЕВНОЕ КУРСИРОВАНИЕ С 21 АВГУСТА.....	49
ПРАЙМ; 2020.19.08; ОКОЛО 75% ИМПОРТНЫХ КОНТЕЙНЕРОВ ОФОРМЛЯЕТСЯ В ДФО К ПЕРЕВОЗКЕ ЭЛЕКТРОННО – РЖД	50
КОММЕРСАНТЬ; САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; 2020.20.08; ВОКЗАЛ В ТОКСОВО ПЕРЕВОДЯТ НА ЗАПАСНОЙ ПУТЬ; СТРУКТУРА РЖД РАСТОРГЛА КОНТРАКТ НА СНОС ИСТОРИЧЕСКОГО ЗДАНИЯ В ЛЕНОБЛАСТИ	50
ТАСС; 2020.19.08; МИНКОМСВЯЗЬ ОБНОВИЛА ГРАФИК ВЫВОЗНЫХ РЕЙСОВ ДО 1 СЕНТЯБРЯ	51
ТАСС; 2020.19.08; ПРЯМОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ КРЫМОМ И ПСКОВОМ ВОЗОБНОВИЛОСЬ ПОСЛЕ 4 ЛЕТ ПЕРЕРЫВА.....	52
ТАСС; 2020.19.08; КОЛИЧЕСТВО МАРШРУТОВ СУБСИДИРУЕМЫХ АВИАПЕРЕЛЕТОВ ИЗ ГОРОДОВ ЯКУТИИ УВЕЛИЧИЛИ ДО 20	52
ТАСС; 2020.19.08; ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ АВИАРЕЙСЫ ЗАПУСТЯТ В АВГУСТЕ – СЕНТЯБРЕ МЕЖДУ САХАЛИНОМ И КУРИЛАМИ	53
ТАСС; 2020.19.08; НОВЫЙ АЭРОВОКЗАЛ ПЕТРОЗАВОДСКА ОТКРОЕТСЯ 20 АВГУСТА	53
ТАСС; 2020.19.08; СУД ПО ТРЕБОВАНИЮ ПРОКУРАТУРЫ ЗАКРЫЛ АЭРОДРОМ ШЕКИНО ПОСЛЕ ЖЕСТКОЙ ПОСАДКИ САМОЛЕТА	54

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.19.08; МАК: СОВЕРШИВШИЙ ЖЕСТКУЮ ПОСАДКУ ПОД КЛИНОМ ЛЕГКОМОТОРНЫЙ САМОЛЕТ НЕ ИМЕЛ ГОСУДАРСТВЕННОЙ РЕГИСТРАЦИИ	54
---	----

ПУБЛИКАЦИИ

ВЕСТНИК. СТРОИТЕЛЬСТВО. АРХИТЕКТУРА. ИНФРАСТРУКТУРА; МАРК АЛЕКСАНДРОВ; 2020.19.08; ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ: «ТРАНСПОРТНАЯ ОТРАСЛЬ ОБЕСПЕЧИВАЕТ ДО 7% ВВП РОССИИ»

ТАКОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ **МИНИСТР ТРАНСПОРТА РОССИИ ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ** СДЕЛАЛ НА СОВЕЩАНИИ ПО РАЗВИТИЮ ОТРАСЛИ ПОД ПРЕДСЕДАТЕЛЬСТВОМ **ПРЕЗИДЕНТА РФ ВЛАДИМИРА ПУТИНА**. СЕГОДНЯ В ТРАНСПОРТНОМ КОМПЛЕКСЕ ЗАНЯТО ОКОЛО 4,5 МЛН ЧЕЛОВЕК. ОНИ ОБЕСПЕЧИВАЮТ ОКОЛО 5% ВВП, А С УЧЕТОМ МУЛЬТИПЛИКАТИВНОГО ЭФФЕКТА – ДО 7%. НЕСМОТРЯ НА ПАНДЕМИЮ, В РЕГИОНАХ СТРОИЛИСЬ И СДАВАЛИСЬ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ КРУПНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ОБЪЕКТЫ.

Железный аргумент. На Крымском мосту открыто грузовое железнодорожное движение. Два грузовых состава «Крымских железных дорог» с материка и полуострова отправились навстречу друг другу. По первому пути в сторону материковой России выехал поезд с продукцией крымских предприятий, в том числе с кальцинированной содой и известняком. По второму пути встречного направления проследовал состав, сформированный из цистерн с бензином, полувагонов с удобрениями, зерновозов, цементовозов, а также из платформ, груженых рельсами.

«В Крым идут первоочередные товары: нефтепродукты, зерновые культуры, удобрения, металлопрокат, стройматериалы, то есть все, в чем сегодня нуждается республика, что приходится возить автомобильным транспортом. Использование железнодорожного сообщения позволит снизить стоимость доставки на 30-50%. В прошлом году, когда пользовались Керченской паромной переправой, она была закрыта более 45 дней. Теперь проблема решена», – подчеркнул **Евгений Дитрих**.

Железнодорожная часть Крымского моста рассчитана на пропуск около 13,5 млн тонн грузов и 14 млн пассажиров в год. Как отмечают в **Минтрансе РФ**, 47 пар поездов (большие грузовые составы весом 7,1 тыс. тонн и пассажирские составы, пересекающие мост со скоростью 120 км/ч) окажут существенную помощь в развитии экономики полуострова.

Твердая четверка. Открыто рабочее движение по четырем полосам автомобильной дороги «Таврида» от Белогорска до Симферополя. Увеличение пропускной способности на этом участке позволит ликвидировать пробки на подъезде к столице республики, через которую проходят туристические потоки на Южный берег Крыма, в Евпаторию и Севастополь. Максимальная скорость движения на данном отрезке выросла с 60 до 90 км/ч.

«Запуск четырехполосного участка позволит повысить безопасность дорожного движения и уменьшить время в пути для водителей. Это имеет большое значение для Крыма, учитывая начало курортного сезона на полуострове», – прокомментировал **Евгений Дитрих**.

Ранее открылось рабочее движение по четырем полосам «Тавриды» от Керчи до Белогорска протяженностью 155 км. Максимальная скорость на этом участке теперь также составляет 90 км/ч. Запуск движения по четырем полосам трассы от Керчи до Севастополя состоится, как ожидается, в сентябре. К этому времени все строительномонтажные работы будут завершены.

«Таврида» – самый масштабный транспортный проект Крыма стоимостью около 140 млрд рублей. Ее общая протяженность – 250,75 км, пропускная способность – до 39 тыс. машин в сутки. Здесь предусмотрены 15 мостиков, 123 путепровода, 20 развязок. Сейчас общая

готовность трассы составляет 92%, ввод объекта в эксплуатацию запланирован на декабрь текущего года.

Вывести транспорт из Москвы. В Подмосковье запущено движение по четырехполосному участку пятого пускового комплекса Центральной кольцевой автомобильной дороги. Соединяющий Можайское и Новорижское шоссе, он состоит из нового отрезка протяженностью 12 км и 11 км реконструированной части автодороги А-107 «Московское малое кольцо».

Новый отрезок ЦКАД, начинающийся от эстакады возле станции Звенигород и идущий до Можайского шоссе, позволит исключить проезд транзитного транспорта через населенные пункты по А-107. Еще разгрузит уличную сеть Звенигорода, в том числе выезд со станции Звенигород, ликвидирует пробки, которые возникают из-за движения встречных потоков транспорта в одном уровне.

«Центральная кольцевая дорога – глобальный проект, который должен вывести транспорт из Москвы. Также он даст возможность увести транзитный транспорт по новым дорогам Московской области и разгрузить действующую дорожную сеть. Такие безопасные дороги предоставляют новое качество жизни и необходимы Московскому региону как воздух», – заметил **Евгений Дитрих**.

На всем протяжении сданного участка будут использоваться новые светодиодные светильники. Их применение позволяет снизить энергозатраты и удешевить эксплуатацию.

Новые перспективы. Полностью запущено движение по новому автомобильному мосту через реку Ахтуба в Волгоградской области. Его протяженность – 6,5 км, из которых 2,5 км – мостовые переходы и эстакады. В объект инвестировано свыше 4,5 млрд рублей. Согласно первоначальному проекту, этот мост должны были сдать почти 10 лет назад. Возобновить работы удалось в 2014 году. Особое внимание при строительстве уделялось экологической безопасности, поскольку путепровод проходит по территории Волго-Ахтубинской поймы. Помимо перехода через реку, съездов и двух транспортных развязок здесь возвели шесть водоочистных сооружений, новую канализационно-насосную станцию, проложили около 15 км ливневки. Комплекс оборудован современным освещением и шумозащитными экранами.

«Это не просто участок автодороги. Это транспортный коридор, который дает возможность двигаться грузовым и легковым машинам, автобусам и быстрее добираться до места назначения. Это то, что влияет и на экономику нашей страны, и на жизнь людей», – сказал **Евгений Дитрих**.

Новый мост является частью второго пускового комплекса мостового перехода через Волгу в Волгограде и входит в транспортный коридор федерального значения. Он открывает новые перспективы для экономического сотрудничества России со странами Ближнего Востока и Средней Азии, а также с Китаем. Запуск движения по мосту в полном объеме позволит максимально вывести транспорт за пределы населенных пунктов, разгрузить ключевые магистрали Волгограда, убрав с них часть транзита со стороны Волжского и Республики Казахстан, перенаправив его на Третью продольную, с которой обеспечен выход на федеральные трассы.

Идеальная логистика. В международном аэропорту Жуковский открыт логистический комплекс. В год он сможет обслуживать 100 тыс. тонн грузов. «Это хороший инвестиционный и социально значимый проект как для Московского авиационного узла, так и для всей России», – заявил **Евгений Дитрих**.

Грузовой перрон площадью 90 тыс. кв. метров позволит обслуживать в аэропорту одновременно до четырех крупных грузовых воздушных судов типа Boeing-747 или до шести среднеразмерных транспортных самолетов. Это выводит логистические мощности Жуковского на новый уровень: обрабатывая до 100 тыс. тонн грузов в год, он становится одним из крупнейших хабов Подмосковья. Хабовая модель подразумевает, что грузы на

дальнемагистральных широкофюзеляжных судах прибывают в аэропорт и проходят сортировку для дальнейшей доставки в города России и Европы на средне- и ближнемагистральных самолетах.

Как мы считали. В рейтинг вошли крупнейшие инвестиционные проекты России в сфере транспортной инфраструктуры, находящиеся в стадии реализации (проектирование, подготовка к строительству и строительство). Основанием для ранжирования является сумма инвестиций в рублях. Информация для составления рейтинга взята со специализированных инвестиционных порталов, а также из официальных отчетов федеральных и региональных органов власти. Редакция будет признательна за дополнения и уточнения. Рейтинг носит ознакомительный характер и может использоваться только в частном порядке.

<http://www.vestnikstroy.ru/articles/infrastructure/evgeniy-ditrikh-transportnaya-otrasl-obespechivaet-do-7-vvp-rossii/>

ВЕСТНИК. СТРОИТЕЛЬСТВО. АРХИТЕКТУРА. ИНФРАСТРУКТУРА; 2020.19.08; АНДРЕЙ КОСТЮК: «ЕЖЕГОДНО В РОССИИ РЕМОНТИРУЕТСЯ 15% ДОРОГ»

Повышенные обязательства. По информации на середину июля, в 2020 году финансирование федерального проекта «Дорожная сеть» составляет 262 млрд рублей, бюджет региональных дорожных фондов – 165,8 млрд. В части контрактации по проекту в план-график включено более 98% объектов, контракты заключены на 5722 объекта. Благодаря экономии средств при проведении торгов и активизации ресурсов регионами дополнительно внесено 114 объектов. В ходе реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в нынешнем году в нормативное состояние приведено 6,5 тыс. км трасс и магистралей, уложено более 45,3 млн кв. метров асфальтобетонного и других типов покрытий – 40% от общего объема запланированных мероприятий. Всего в текущем году дорожные работы пройдут почти на 6 тыс. объектов **нацпроекта** в 83 регионах. В нормативное состояние приведут 13 719 км дорог.

«Мы поставили перед собой задачу: мероприятия, которые запланировали до 2024 года, реализовать до конца 2023-го, то есть достичь целей **нацпроекта** за четыре года вместо оставшихся пяти», – прокомментировали в **Росавтодоре**.

Первым субъектом, досрочно завершившим дорожные работы 2020 года в рамках **нацпроекта**, стала Белгородская область. В нормативное состояние здесь приведено 165 км автодорог. Общий объем финансирования составил 1,9 млрд рублей, в том числе 1,037 млрд – средства федерального бюджета. Как объяснили в **Росавтодоре**, высоких результатов удалось достичь во многом благодаря своевременной контрактации: контракты на ремонт 95% объектов 2020 года были заключены в 2019-м. Первым включился в работу Старый Оскол. Там на участках, вошедших в программу **нацпроекта**, в феврале начали менять коммуникации и ливневки. Всего в этом году в городе отремонтировали 10 км улично-дорожной сети. В самой области первым завершил программу текущего года Щебекинский округ: к концу апреля подрядчики отремонтировали шесть участков улично-дорожной сети общей протяженностью 7 км.

В Белгороде в нынешнем году в нормативное состояние привели семь участков дорог. Среди них и главная транспортная магистраль – проспект Богдана Хмельницкого.

Высокий процент выполнения работ также продемонстрировали Пензенская область и Краснодарский край.

Дополнительные возможности. Важное направление деятельности – эффективное функционирование госсистемы «Платон». Средства, собранные от нее в дорожный фонд с 2020-го по 2022 год, **Росавтодор** направит на капремонт свыше 100 мостовых сооружений и 600 км федеральных трасс, которые расширят с двух до четырех полос движения. Географический охват – 44 региона.

«Средняя интенсивность движения по выбранным трассам превышает 10 тыс. автомобилей в сутки, а по некоторым – 25 тыс. Это одни из самых загруженных участков федеральных дорог, которые будут расширены. Их капитальный ремонт повысит пропускную способность, ликвидирует очаги аварийности и обеспечит разделение потоков движения. Особое внимание мы уделяем мостам и путепроводам – дополнительные средства позволят своевременно провести их восстановление. В итоге выполненные работы повысят безопасность движения для миллионов автомобилистов и грузоперевозчиков», – подчеркнул **Андрей Костюк**.

На трассах Р-404 Тюмень – Тобольск – Ханты-Мансийск и Р-351 Екатеринбург – Тюмень будет отремонтировано по 80 км, на автодорогах Р-217 «Кавказ» в Кабардино-Балкарской Республике и на Р-256 «Чуйский тракт» – по 30 км, на трассах Р-242 Пермь – Екатеринбург и Р-255 «Сибирь» – свыше 20 км. Суммарная стоимость работ составит 79,3 млрд рублей. Общая протяженность капитально ремонтируемых мостовых сооружений превышает 6 км. Среди крупнейших – мост через реку Ока на старом направлении трассы «Дон» в Московской области (617 м), мосты через р.Зун-Мурино на трассе А-333 в Бурятии, через р.Кабарга на трассе А-370 «Усури» в Приморском крае, через р.Вуокса на трассе А-181 «Скандинавия» в Ленинградской области. Стоимость капремонта мостовых сооружений – 18,3 млрд рублей. С учетом проведенных до 2022 года работ общая протяженность автодорог, капитально отремонтированных за счет средств от госсистемы «Платон», увеличится до 3,3 тыс. км, количество мостовых сооружений превысит 130.

Пойти в обход. Значительный объем работ **Росавтодор** выполняет в рамках **Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ)**. В частности, до 2024 года агентство построит 12 автодорожных обходов крупных городов на федеральных дорогах. По части объектов работы уже ведутся.

В Иркутской области строится четырехполосный участок трассы Р-255 «Сибирь» в обход Усолья-Сибирского. Это один из важных этапов развития трассы, входящей в состав азиатского маршрута АН6 Международной азиатской сети (Asian Highway). Проект включает возведение трех разноуровневых развязок и трех левоповоротных петель, пяти путепроводов, мостовых сооружений через р.Тельминка, Картагон, Целота и Биликтуйка. Новый участок трассы позволит увеличить пропускную способность с 15 до 30 тыс. автомобилей в сутки. «Упрдор «Черноморье» строит обход Анапы с 47-го по 52-й км. Он станет частью скоростного коридора из Сочи к Севастополю. Расширятся возможности транспортной связи Крыма с материковой частью России, дорожная сеть освободится от транзитных машин. Пропускная способность дороги составит порядка 35 тыс. автомобилей в сутки.

Продолжается реализация первого этапа строительства обхода Волгограда, параллельно проектируются второй и третий этапы. Объездная трасса, которая является частью международного транспортного коридора «Север – Юг» и обеспечивает доступ к морским портам Каспийского бассейна, возводится по параметрам I категории: она будет иметь четыре полосы для движения и электроосвещение на всем протяжении, включая съезды на региональные дороги. Проектом предусмотрено возведение 7 новых транспортных развязок, 3 мостов и 22 путепроводов, в том числе через Волго-Донской канал. Новая объездная дорога не только снизит нагрузку на городскую дорожную сеть, но и улучшит транспортную обстановку на федеральных трассах Р-22 «Каспий» и А-260 Волгоград – Каменск-Шахтинский – граница с Украиной.

<http://www.vestnikstroy.ru/articles/infrastructure/andrey-kostyuk-ezhegodno-v-rossii-remontiruetsya-15-dorog/>

БИЗНЕС ONLINE; 2020.19.08; «ЕСЛИ ЗАДЕРЕМ ЦЕНУ ВЫШЕ ДВУХ БИЛЕТОВ НА САМОЛЕТ...»: ПРОРУБЯТ ЛИ К 2030 ГОДУ ОКНО НА УРАЛ?

Платная трасса от Казани до Екатеринбурга обрастает тендерами — пока предпроектными. На строительство понадобится не меньше триллиона. Госкомпания «Автодор-инвест» ищет проектировщика для скоростной трассы Казань – Екатеринбург в продолжение еще даже не спроектированной платной дороги Москва – Казань. На проект заложено 114,7 млн рублей, победитель конкурса должен представить три варианта трассировки пути. Эксперты «БИЗНЕС Online» указывают на то, что нельзя сравнивать эти дороги по цене — затраты на строительство трассы до столицы Свердловской области могут значительно увеличить Уральские горы.

ПЛАТНАЯ ТРАССА ОТ КАЗАНИ ДО ЕКАТЕРИНБУРГА: ТРИ ВАРИАНТА ТРАССИРОВКИ, СДАЧА В 2030 ГОДУ

Госкомпания «Автодор-инвест» объявила новый конкурс на поиск проектировщика скоростной трассы Казань – Екатеринбург в рамках масштабного коридора Запад – Восток. Только на предпроектную работу «дочка» «Автодора» заложила 114,7 млн рублей. Будущая трасса должна связать казанскую агломерацию с крупнейшим городом Уральского федерального округа, став логическим продолжением другого мегапроекта — трассы М12 Москва – Нижний Новгород – Казань, — по которому вот-вот должны определиться с подрядчиками по 8 этапам стоимостью свыше 500 млрд рублей.

Это не первая попытка приступить к строительству. В середине июня «Автодор-инвест» уже объявлял за 114,7 млн рублей аналогичный конкурс по отбору проектировщика будущей трассы, но из-за необходимости подкорректировать техзадание в конце июля тендер был отменен. Вторая попытка случилась накануне вечером, когда на сайте госзакупок появился новый аукцион с аналогичными суммами, но чуть иным содержанием.

Согласно техническому заданию нового тендера по предпроектированию, появление скоростной трассы Казань – Екатеринбург в составе коридора Запад – Восток предусмотрено транспортной стратегией России до 2030-го и **указом президента РФ Владимира Путина №204 «О национальных целях и стратегических задачах развития РФ на период до 2024 года».**

Победителю тендера предстоит выполнить несколько этапов работ. Во-первых, подготовить социально-экономическое исследование района тяготения автодороги, предполагающее макроэкономический анализ текущего состояния и прогноз до 2055 года развития пассажиро- и грузопотоков регионов, их хозяйственных связей в результате появления такой трассы. Во-вторых, исполнитель предпроектных работ подготовит транспортную модель с учетом доходной части трассы Казань – Екатеринбург, т. к. предполагается, что она будет платной. Требуется подготовить оценку доходности автодороги в трех сценариях: при тарифе 1 рубль, 1,5 рубля и 3 рубля за километр для первой категории авто и 1,5 рубля, 2 и 3 рубля за километр соответственно для 2-й, 3-й и 4-й категорий машин. Исполнителю предстоит проработать не менее трех вариантов маршрута трассы с плюсами и минусами каждого, с учетом реконструкции существующих дорог или строительства новых и выбрать наиболее экономически оптимальный вариант. В результате должен появиться конкретный план с нанесенными границами створа трассы на участке от Казани до Екатеринбурга. Заявки на перечень предпроектных работ будут приниматься до 16 сентября.

О своих намерениях построить новую скоростную трассу Москва – Казань ГК «Автодор» заявляла еще в 2019 году. Тогда **глава госкомпании Вячеслав Петушенко** говорил, что коридор Запад – Восток, в рамках которого будет возведена автотрасса Москва – Казань, в перспективе может быть продлен сначала до Екатеринбурга, а потом до Владивостока.

Сейчас расстояние от Казани до Екатеринбурга составляет 975 км, а сам путь на автомобиле занимает около 14 часов. Отметим, смета на платный автобан Москва –

Казань заложена в размере 730 млрд рублей на 794 километра. При этом примерная цена проезда — 1,6 тыс. рублей с одного автомобиля (около 2,5 рубля за км). Если предположить, что длина трассы до Екатеринбурга останется прежней (что вряд ли), затраты на дорогу до столицы Урала составят не менее 1 трлн рублей.

Корреспондент «БИЗНЕС Online» обратился с запросом в пресс-службу «Автодора» за разъяснениями подробности аукциона и планов относительно автодороги, однако ответа пока не последовало.

«400 ИЗ 800 КИЛОМЕТРОВ НОВОЙ ДОРОГИ НАДО БУДЕТ ПОСТРОИТЬ, ПОРЯДКА 400 КИЛОМЕТРОВ — РЕКОНСТРУИРОВАТЬ»

Напомним, 10 июля под председательством **премьер-министра РФ Михаила Мишустина** прошло судьбоносное для новой автодороги совещание по строительству трассы Европа – Западный Китай. Докладывая **Мишустину, заместитель председателя правительства Марат Хуснуллин** предлагал рассмотреть участок между Шали и Бавлами в Татарстане — логическое продолжение автобана Москва – Казань: «Это фактически связка между трассами М5 и М7, — убеждал премьера **Хуснуллин**. — Часть этой трассы — 145 из 299 километров — практически построена (от Шали до Алексеевского, второй участок до Альметьевска, строит компания „Автострада“ Фюата Комарова, совладельца нефтедобывающего, нефтесервисного и строительного холдинга „СМП-Нефтегаз“, — прим. ред.). Если мы здесь найдем возможности по финансированию и составлению схемы по государственно-частному партнерству, то фактически получим еще одну мощную связку между двумя федеральными дорогами, что, безусловно, даст дополнительный поток на данную трассу».

Вице-премьер также попросил **Мишустина** дать поручение проработать дальнейшую возможность продления этой трассы уже от Набережных Челнов дальше, до Екатеринбурга. «Трасса М5 (кто ездил — знает) на сегодняшний день очень загружена, в плохом состоянии. И, конечно, если мы на сегодняшний день запустим М12, поток уйдет туда и связь с Екатеринбургом получится как дополнительная трасса, — подчеркнул **Хуснуллин**. — 400 из 800 километров новой дороги надо будет построить, порядка 400 километров — реконструировать. То есть это получится полноценный такой коридор транспортный Восток – Запад. Считаем, что для этого все возможности есть, при принятии решения готовы приступить к дальнейшей реализации».

Выслушав аргументы, **Мишустин** поручил **министру транспорта Евгению Дитриху** проработать все вопросы, связанные с продлением трассы до Екатеринбурга к 2030 году. В адрес министерства финансов прозвучало еще одно поручение: в случае необходимости проработать вопрос по государственно-частному партнерству по этой трассе.

ДВА ЭТАПА ДОРОГИ — В ТАТАРСТАНЕ

Детали проекта платного автобана Казань – Москва (М12) стали известны широкой публике в ноябре 2018 года, когда он попал в **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** на период до 2024-го, подписанный Путиным. За это время теперь уже экс-глава минэкономразвития РФ Максим Орешкин даже проехался на LADA XRAY до Тольятти, чтобы доказать, что вместо новой дороги лучше реконструировать М7. Но в начале июля этого года на совещании в Елабуге **Мишустин** официально дал старт «самому масштабному дорожному проекту в России в ближайшие три-четыре года».

Строительство протяженностью 794 км разобьют на 8 этапов (на Татарстан приходится 7-й и 8-й), при этом всего возведено, реконструировано или капитально отремонтировано будет более 3 тыс. км дорог, к тому же на всем протяжении построят 352 искусственных сооружения. Интенсивность движения — до 25 тыс. автомобилей в сутки. В итоге от Казани до Москвы можно будет доехать не за 12, а за 6 часов 30 минут с разрешенной скоростью 130 км/ч. В зоне вдоль маршрута проживает 40% населения страны, 62 млн человек. За строительство магистрали отвечает «Автодор».

Всего в зоне тяготения трассы оказывается примерно 30 населенных пунктов. На правом берегу: Старое Тябердино, Янсуринское, Хозесаново, Турминское, Корноухово, Старые Чечкабы, Большие Кайбицы, Кушманы, Мурали, Большая Куланга, Верхнее Атказино, Малые Меми, Азбаба, Малалла, Коргуза, Егидерево. На левом: Уланово, Татарское Маматкозино, Вахитово, Гребени, СНТ «Наука-2», СНТ «Ракета», Орел (трасса пройдет по лесу между двумя частями поселка, то есть разделит его), КП «Орловское», Тарлаши, Пиголи, Сапуголи, Травкино, Кирби, Кзыль-Иль, Сараево, Каипы. Удаленность населенных пунктов от трассы варьируется от 100 до 1 740 метров.

Какой будет итоговая трассировка, решится до 1 ноября: ее утвердит «Автодор» после согласования с местными властями.

«ЕСЛИ МЫ ЗАДЕРЕМ ЦЕНУ ВЫШЕ ДВУХ БИЛЕТИКОВ НА САМОЛЕТ ИЛИ ПОЕЗД, У НАС ВООБЩЕ МАЛО КТО ПОЕДЕТ ПО ТАКОЙ ДОРОГЕ»

По просьбе «БИЗНЕС Online» эксперты высказались о том, будет ли новая трасса пользоваться спросом.

Михаил Блинкин — директор Института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики:

— Арифметика стоимости дорог очень простая. Вот мы берем протяженность этой трассы — почти тысяча километров. Среднее число полос — четыре, там вряд ли будет шесть. Соответственно, 4 тысячи километров полос. Один километр такой полосы высшей технической категории стоит порядка 150 миллионов рублей. Умножаем и получаем, что дешевле, чем за 600 миллиардов рублей, такую дорогу построить технически невозможно. Возведение стоит именно таких денег в России, это объективная реальность. А дальше начинается уже конкретная смета, тут я вам уже конкретно не скажу.

Если трассу Москва – Казань закончим к 2024 году, да пусть даже к 2027-му, а дальше выйдем к Уралу, будет нормально. Весь этот коридор Западная Европа – Западный Китай за пределами России уже существует, это мы немножко отстаем. Так что слава богу, что что-то построят. Проект Москва – Казань очень хорошо знаю, я туда глубоко внедрялся, там до деталей могу все рассказывать и знать. А дорога Казань – Екатеринбург — это новый проект, там я никакой документации не видел, так что могу только гадать. Смогут ли ее возвести за 10 лет? За десятилетие построить тысячу километров при нынешних строительных технологиях — это, похоже, не очень большая проблема. Китайцы, наши «братья по разуму», дороги высшей технической категории начиная с 90-х годов строят по 5–6 тысяч, бывает, даже по 10 тысяч километров в год. А Китай — совсем рядом.

Сколько будет стоить проезд по этой трассе? На 2030 год такие вещи загадывать неправильно. Когда считаем эти тарифы, мы упираемся в альтернативу, которая хорошо известна. В автомобиле едут, условно говоря, два человека. Аналитик, который делает для концессионера или государства такой расчет, исходит из альтернативы — а сколько будет стоить пролететь на самолете или проехать на поезде такое же расстояние? И, если мы задерем цену выше двух билетиков на самолет или поезд, у нас вообще мало кто поедет по такой дороге. Это одна сторона, потребительская. А есть еще вторая — инвестиционная. Если частных денег в смете совсем мало, а окупить их должна плата за проезд, то там тариф маленький получится. А если государственная часть маленькая, а частных средств много, то тариф придется повышать. А поднять его выше конкурентной цены на самолет или поезд я не могу. Поэтому говорить сейчас на 10 лет вперед я не стану, потому что не знаю, какая будет инфляция.

Александр Васильев — член комитета по транспорту и строительству Государственной Думы РФ, член центрального штаба ОНФ:

— Трассы Москва – Казань и Казань – Екатеринбург будут отличаться, нельзя их в одинаковых пропорциях рассчитывать. Не стоит говорить, что тут линейная зависимость. Я не знаю, сколько будет стоить дорога Казань – Екатеринбург, для меня это загадка, она от многих факторов зависит. Если ехать в Екатеринбург, то будут Уральские горы. А

платная дорога должна, наверное, быть скоростной. 137 километров в час необходимо брать за расчетную скорость. Соответственно, должен быть значительно больший радиус поворотов, более пологий, чем у двухполосной дороги. Ведь, безусловно, это должна быть четырехполосная трасса как минимум. Надо смотреть, какие у нас там по пути есть реки и какие потребуются искусственные пропускные сооружения — мосты, путепроводы. Там придется проходить разные дороги с различными путепроводами, железные дороги, и предугадать все это очень сложно. Опыт тех же дорог, что были в Сочи, говорит о том, что выбирали разные варианты трассировки и смотрели оптимальное соотношение по тоннелям и мостам. Поэтому это непростая задача, и наобум нельзя сказать, сколько такая дорога будет стоить.

Я думаю, что если все правильно подготовить и найти аргументы для инвесторов, которые станут за это платить, то банки вложатся в данный проект или акционерные общества, чьи акции купят люди. Тогда можно будет собрать средства на этот проект. А дальше начнется его реализация. Все это будет строиться в несколько этапов. Дорога пройдет через несколько регионов, и надо еще смотреть, как они станут отдавать землю. Но этот сложный вопрос должен быть утвержден на уровне Российской Федерации, и необходимо получить там зеленый свет, чтобы минимизировать различные риски.

<https://www.business-gazeta.ru/article/478185>

ИЗВЕСТИЯ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.20.08; ЗАПРЕТНЫЙ РЕЙС СЛАДОК: СПРОС НА ЗАКРЫТЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАСТЕТ; РОССИЯНЕ ПОКУПАЮТ БИЛЕТЫ В НИКУДА

Россияне активно приобретают авиабилеты в никуда. Перелеты в Черногорию, Белоруссию, Армению и на Бали – то есть по закрытым пока международным направлениям – стали лидерами продаж через порталы российских агрегаторов. Об этом рассказали «Известиям» участники рынка. Официально рейсы в эти страны запрещены, а дата возобновления авиасообщения неизвестна. Покупая такие билеты, граждане фактически кредитуют авиакомпании и могут остаться как без перелета, так и без денег, если сообщение не откроется до конца года. В отсутствие ликвидности авиакомпании вместо денег могут предоставить ваучер с возвратом средств по нему только через три года. В ФАС ранее уже обращали внимание на ситуацию, но конкретных действий пока не предприняли.

Входа нет

По итогам последних двух недель самыми востребованными на международных маршрутах оказались билеты из Москвы в Тиват (Черногория), рассказали «Известиям» в сервисе поездок и путешествий Tutu.ru. На данный момент прямые рейсы в Черногорию закрыты, но основная часть билетов через сервис продана именно на перелеты без пересадок, отметили в Tutu.ru.

Количество проданных в Тиват билетов с вылетом в сентябре–ноябре превзошло даже число реализованных проездных документов в Стамбул и Анталию – города, открытые для путешествий. По данным сервиса, доля билетов на направлении Москва–Тиват составила 8% от всех билетов на международные рейсы, проданных в период с 3 по 18 августа на осень. Билеты из Москвы в Стамбул и Анталию занимают 7% и 4% соответственно. Третье место в рейтинге у направления Москва–Кишинев (6%), далее следует Ереван – 5% и Минск – 4%. Прямые перелеты в эти города сегодня также закрыты. Дата возобновления авиасообщения с ними не объявлена.

Направление Москва–Тиват стало самым предпочтительным с 3 августа, когда в СМИ началось активное обсуждение возможного возобновления авиасообщения с Черногорией. До этого лидировали турецкие направления, отметили в Tutu.ru.

– Сейчас спрос очень зависит от новостной повестки: как только появляется вероятность открытия авиасообщения с какой-то страной, к ней тут же вырастает интерес, даже если о

возобновлении полетов российскими властями официально не объявлено, – сказали «Известиям» в агрегаторе.

По данным сервиса, средний чек в столицу Черногории из Москвы при продажах с 3 по 18 августа в сравнении с прошлым годом вырос на 12%. На 4% дороже обходятся билеты в Ереван и Минск. А стоимость перелета в Кишинев снизилась на 11%.

– Если авиасообщение откроется, то выгоднее будет лететь в Тиват ближе к концу октября. Если в начале сентября прямые билеты в этот город из Москвы стоят 23–25 тыс. рублей туда-обратно, то на конец октября в продаже есть билеты за 12,5–13 тыс. рублей. На сентябрь прямые рейсы предлагают «Победа», «Уральские авиалинии», Montenegro Airlines, – рассказали в компании.

Там добавили, что до официального решения властей России о восстановлении авиасообщения существует риск отмены прямых рейсов в Черногорию. В компании рекомендуют покупать билеты, только если пассажиры готовы к этому и к заморозке денег.

Похожая ситуация наблюдается и у других агрегаторов. Так, в лидерах продаж на портале ViletiX вслед за Анталей и Стамбулом (Турция занимает 28% от реализованных на зарубежные направления билетов) – закрытые пока Бали, Тиват и Ереван. Доля перелетов, проданных на Бали, составляет 12%, в Ереван – 7%.

– Количество заказов на обмен и возврат авиабилетов в обработке службы поддержки все еще превышает средний уровень «докоронавирусного» периода. Мы всячески подчеркиваем в наших маркетинговых коммуникациях, что на данный момент список стран, куда перевозчики предлагают авиабилеты в GDS-системах, не соответствует списку официально открытых для прямых перелетов государств, – сказали «Известиям» в ViletiX.

В OneTwoTrip отметили, что приобретение билетов по закрытым зарубежным направлениям не носит массового характера, в отличие от покупки перелетов в Турцию. Но такие продажи есть, среди стран – Черногория, Армения, Молдавия, Азербайджан, США, Германия, Белоруссия, ОАЭ, Хорватия, Италия.

– Большинство билетов (61%) по закрытым направлениям приобретаются с вылетом через 8–30 дней со дня покупки. 7% граждан рассматривают полёт через 2–3 месяца и 3% – через 4–6 месяцев. При этом 27% настроены вылететь уже через неделю после совершенной покупки. Вероятно, эти бронирования совершены людьми, которые выезжают за рубеж для работы, учебы, лечения или ухода за родственниками, – полагают в OneTwoTrip.

Собеседник в одном из агрегаторов сказал Известиям, что на сервисы приходится незначительная часть продаж и узнать общую картину можно, лишь ознакомившись с данными самих авиакомпаний. Но перевозчики эту информацию после начала кризиса в отрасли, вызванного пандемией, не раскрывают.

Заявление без последствий

В начале августа Федеральная антимонопольная служба (ФАС) сообщила, что практика продаж билетов на закрытые направления может ущемлять интересы потребителей и подрывать доверие граждан к действиям авиакомпаний. Вместо возврата денежных средств по несостоявшимся полетам перевозчики предлагают пассажирам ваучеры. ФАС обратила на сложившуюся ситуацию внимание **Минтранса**.

В Минтрансе вопросы «Известий» переадресовали в Росавиацию, где не ответили на запрос. В ФАС также не предоставили комментариев. Не ответили на запросы «Известий» и в крупных авиакомпаниях.

Руководитель управления машиностроения, транспорта, материалов «ВТБ Капитала» Елена Сахнова пояснила, что практика продаж авиабилетов на закрытые международные направления сформировалась весной, в пик кризиса в авиатранспорте, вызванного пандемией. Компании тогда запускали реализацию, чтобы поддержать ликвидность в отсутствие других источников. Сегодня такие продажи ведутся по другой

причине – компании пытаются сформировать загрузку самолетов на ближайшие месяцы, считает эксперт.

– В нормальной ситуации основная загрузка формируется за три-четыре месяца до вылета. Мы видим, что авиационные власти объявляют об открытии международных направлений за две недели. За этот период почти невозможно обеспечить коммерческую загрузку судна, – говорит она.

Эксперт считает, что в сложившейся ситуации нужно соблюсти баланс интересов перевозчиков и пассажиров. Авиакомпаниям нельзя запрещать продажи билетов, но нельзя разрешать пользоваться ваучерами, обеспечив пассажирам гарантированный возврат денег.

<https://iz.ru/1050164/german-kostrinskii/zapretnyi-reis-sladok-spros-na-zakrytie-napravleniia-rastet>

На ту же тему:

<https://www.kp.ru/online/news/3984263/>

ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2020.20.08; СТАРТ ИСПЫТАНИЙ РОССИЙСКИХ БЕСПИЛОТНИКОВ БЕЗ ВОДИТЕЛЯ ПЕРЕНЕСЕН НА 2021 ГОД; ПОЛНОСТЬЮ АВТОНОМНЫЕ ПОЕЗДКИ ДОЛЖНЫ БЫТЬ РАЗРЕШЕНЫ НА ТЕРРИТОРИИ ОТДЕЛЬНЫХ РЕГИОНОВ

Испытания беспилотных автомобилей в полностью автономном режиме, без подстраховки инженера-водителя, в России пройдут в I–II кварталах 2021 г., говорится в скорректированной дорожной карте по внедрению беспилотных автомобилей на дорогах общего пользования. Ранее такие испытания планировалось начать уже осенью. «Ведомости» ознакомились с обновленной картой, ее подлинность подтвердили два федеральных чиновника и сотрудник участвующей в проекте компании. Документ доработан четырьмя профильными министерствами – **Минтранс**ом, Минпромторгом, МВД и Минэкономразвития – и должен быть вот-вот внесен в правительство, добавляют два собеседника, третий утверждает, что он уже направлен в правительство.

«Испытание беспилотников без инженера в салоне – ключевой этап в процессе их внедрения. От этих испытаний, по сути, зависит судьба проекта», – говорит **представитель рабочей группы «Автонет» Национальной технологической инициативы (НТИ) Ярослав Федосеев**. «Автонет» участвует в разработке нормативных документов по беспилотной тематике и в разработке некоторых технологий. Разработчику может потребоваться до года автономных испытаний, чтобы подтвердить, что технология отработана и пригодна, добавляет Федосеев. А если возникнут непредвиденные сложности, что весьма вероятно, то времени понадобится больше.

Начать полностью автономные испытания уже этой осенью хотели «Яндекс», Сбербанк, ГАЗ и «Камаз», это предложение с одобрения правительства фигурировало в первой версии дорожной карты. Эти сроки были нереалистичными и не учитывали мнения многих организаций, также занятых разработкой беспилотных технологий, говорит Федосеев. Это компания Starline, Volvo, Scania, Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ), команды Университета Иннополис и др. «Главное, что разработчики в России еще технически не готовы выезжать на дороги без страхующего водителя. Готов, пожалуй, только «Яндекс», остальным разработчикам еще до этого далеко», – продолжает Федосеев.

К концу 2022 г. должны быть созданы специальные зоны с покрытием сетью 5G для тестирования беспилотников, говорится в новой версии дорожной карты. 5G обеспечит наиболее эффективную связь по технологии V2X (vehicle to infrastructure, т. е. между беспилотником и интеллектуальной транспортной системой) – беспилотников друг с другом, с информационными табло, светофорами и др., говорит финансовый директор холдинга «Автобан» Юлия Штрек. Беспилотники вполне успешно используют и

стандартную сеть 4G, но технология 5G приоритетнее, так как ее оборудование компактнее, легче интегрируется в существующую дорожную инфраструктуру, у 5G более низкая задержка сигнала и почти безлимитное количество соединений, добавила она.

«Правительство до конца августа рассмотрит обновленную карту и представит ее президенту, так как внедрить беспилотные технологии поручал **Владимир Путин**. Реализация мероприятий дорожной карты, в том числе беспилотные испытания, сдвинулась из-за пандемии», – объясняет федеральный чиновник.

В первом полугодии 2021 г. в отдельных субъектах будут созданы условия для испытания беспилотников без инженера в салоне на дорогах общего пользования, говорится в дорожной карте. Имеется в виду разрешение на такие испытания в данных регионах, говорит один из собеседников «Ведомостей». Сегодня такое движение разрешено в России только в закрытых испытательных зонах. Последним этапом дорожной карты является согласование в IV квартале 2024 г. техрегламента Таможенного союза по требованиям к беспилотникам, сказано в карте. Это будет означать возможность их эксплуатации в странах Таможенного союза. В предыдущей версии дорожной карты запуск коммерческой эксплуатации беспилотников был намечен на 2023 г. **Замминистра транспорта Алексей Семенов** на онлайн-сессии «Цифровой транспорт и логистика» в середине июля говорил, что беспилотники появятся в России все-таки в 2024 г. «Ключевой проблемой остается отсутствие диалога в отрасли: компании-разработчики еще ни разу не представили результаты своих испытаний со статистикой по типам ДТП и другим проблемным точкам, а это важно для разработки всех нормативных документов и определения сроков», – говорит собеседник в одной из компаний. Если эта тенденция сохранится, и особенно с учетом переноса автономных испытаний, выход в коммерческую эксплуатацию беспилотников в России может сдвинуться и позже 2024 г., предупреждает он. К переносу сроков могут привести и возможные бюрократические процедуры на этапе корректировки техрегламента Таможенного союза, добавляет Федосеев.

«Минтранс совместно с Минпромторгом прорабатывают возможность создания в отдельных субъектах Федерации условий для тестирования беспилотных автомобилей без инженера-испытателя. Такие изменения будут внесены в постановление правительства № 1415 о тестировании беспилотников. Это предусмотрено разработанным планом внедрения беспилотников в России», – говорит представитель Минтранса.

«Наша технология готова к постепенному переходу на следующий уровень – движению без человека в салоне. Беспилотные автомобили «Яндекса» уже два года ездят без водителей в качестве роботакси в Иннополисе (IT-город в Татарстане с населением 3800 человек. – «Ведомости»). Также в августе мы начали регулярные тесты без инженера в салоне на улицах общего пользования в Энн-Арбор, штат Мичиган, где такие испытания разрешены», – рассказал представитель «Яндекса».

«Камаз» начал испытывать беспилотную технику в 2019 г. в одной из шахт Кузбасса – грузовой беспилотник со страхующим водителем двигался по промышленной трассе из точки погрузки в точку разгрузки. В апреле 2020 г. наши грузовики в таком же режиме прошли испытания на Восточно-Мессояхском месторождении «Газпром нефти». Беспилотные машины-роботы также ездят по территории нашего завода в Набережных Челнах», – говорит представитель «Камаза». ГАЗ разработал свои прототипы беспилотников на базе электромобиля «Газель NEXT», их тестирование до сих пор проводилось на полигоне завода, сказал представитель этой компании.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/08/19/837158-start-besipilotnikov>

ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2020.20.08; СДЕЛАЮТ КИС: БЕЗОПАСНОЕ ТАКСИ МОЖЕТ ПОДОРОЖАТЬ; КАК БУДУТ РАБОТАТЬ ЦИФРОВЫЕ ПРОФИЛИ ВОДИТЕЛЕЙ ТАКСИ

Мэрия Москвы планирует к концу года запустить электронный сервис проверки цифровых профилей таксистов. Система позволит отсекаать от агрегаторов водителей с плохой репутацией, а также следить за переработками. Сможет ли новый сервис навести порядок на рынке такси и не увеличит ли он цену поездки, разбирались «Известия».

Аварии, жалобы, переработки

Статистика Общероссийского народного фронта (ОНФ) рисует невеселую картину. Во-первых, смертность в авариях с участием автомобилей такси выросла на 81%. Таких ДТП за минувшие шесть месяцев набралось около 2 тыс. – столько же, сколько за весь 2018 год.

Во-вторых, число жалоб на работу таксистов резко возросло. Одной из главных причин падения уровня сервиса, как считают в ОНФ, стало сокращение дохода водителя такси почти в два раза. Если в 2010-м такой работник зарабатывал примерно 79 тыс. рублей в месяц, то в прошлом году его ежемесячный доход составил 40–62 тыс. рублей. Теперь же для поддержания заработка на уровне 2010 года таксисту нужно выполнять в пять раз больше заказов.

В итоге более половины водителей работают более 12 часов в день, а у 65% менее пяти выходных в месяц. Отсутствие контроля режима работы-отдыха дает о себе знать – и аварийность повышается, и грубое поведение водителей становится нормой. В основном таксисты нарушают правила проезда пешеходных переходов, неправильно выбирают дистанцию до едущего впереди автомобиля и нарушают скоростной режим.

Ситуацию усугубляет наличие в такси водителей с судимостью или находящихся в розыске. Однако есть и те, чей водительский стаж не превышает двух лет – таких, согласно данным ОНФ, 9%. Для справки: средний возраст таксиста в Москве и Московской области – 37 лет, а стаж – 12 лет.

Поддельные иностранцы

Иностранцев практически невозможно проверить. Оттого, говорят эксперты, существует рынок поддельных водительских удостоверений стран, чьим гражданам разрешена трудовая деятельность в России.

«В Москве более 40% водителей-гастарбайтеров с водительским удостоверением стран СНГ. По закону в РФ имеют право осуществлять трудовую деятельность граждане Киргизии, Казахстана и Белоруссии. К сожалению, водительское удостоверение граждан этих стран невозможно проверить – необходимо делать запрос через МИД», – рассказал в интервью «Известиям» глава центра компетенций **Международного евразийского форума такси Станислав Швагерус**.

В качестве необходимых мер борьбы с аварийностью в ОНФ называют допуск в профессию водителей с российскими удостоверениями и создание цифрового профиля, позволяющего проверять таксистов по базам данных правоохранительных органов.

Рассмотрят в профиль

Разработку онлайн-сервиса цифровых профилей водителей такси КИС АРТ столичное правительство поручило компании «Интермобилити». Планируется, что она начнет работу уже в декабре.

Новый сервис будет запрашивать сведения у МВД и базы разрешений такси, из которых и составит портрет водителя.

Также он сможет регулировать режим работы и отдыха таксистов. Сейчас многие агрегаторы не присылают заказы водителям, находящимся за работой более восьми часов. Но находчивые таксисты переключаются на другие приложения, а отследить это невозможно.

«Система работает как прокси-сервер. Все агрегаторы делают заказы через этот новый сервис, а он, прежде чем разрешить увидеть заказ, проверяет в режиме онлайн, сколько водитель находился за рулем. Если более восьми часов – таксист просто не получает заказ», – объяснил **координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов**.

Новый сервис отдаленно похож на «АИС Таксомотор» – систему, которая уже несколько лет автоматизирует выдачу разрешений на работу в такси. «Если «АИС Таксомотор» – про автомобили, то «КИС АРТ» – про таксистов. Пересечение лишь в том, к какому водителю какая машина привязана», – пояснил Станислав Швагерус.

У агрегаторов свои инструменты

Необходимость создания базы проверенных водителей хорошо понимают и агрегаторы. Так, «Яндекс» ведет переговоры с ГИБДД об организации автоматизированной проверки водительских прав таксистов и пользователей каршеринга.

«Мы последовательно развиваем собственные технологии безопасности для такси и каршеринга – мониторинг скорости и манеры вождения, камеру мониторинга внимания – и используем данные в том числе от регулирующих органов. Например, цифровые реестры разрешений на работу в такси: в тех регионах, где они действуют, в том числе в Москве и Подмосковье. Это позволяет нам оперативно ограничивать доступ в сервис автомобилям с просроченными или аннулированными разрешениями», – рассказал **«Известиям» директор по работе с госорганами «Яндекс.Такси» Антон Петраков**.

Кроме того, в конце прошлого года «Яндекс» запустил автоматический мониторинг скорости движения машин такси во время их работы по заказам сервиса. В итоге за несколько месяцев 92,4% водителей, допускающих систематические нарушения скорости, прекратили это делать после первых двух предупреждений, еще 6,6% – после временной блокировки.

Систему поощрения и мотивации водителей на безопасное вождение внедряют и операторы каршеринга.

«В режиме реального времени сотрудники видят профиль и трекинг клиента и помогают ему в соблюдении скоростного режима, а в случае нарушения предупреждают уведомлениями, звонками и сообщениями вплоть до возможности блокировки его аккаунта в сервисе. Кроме того, во всех автомобилях «Делимобиль» установлена система телематики, которая позволяет видеть всю историю передвижения в режиме realtime, а также часть автомобилей оснащена видеокамерами», – рассказала **пиар-директор «Делимобиля» Ульяна Смольская**.

Цена безопасной поездки

Существует риск, что внедрение высокотехнологичных систем проверки водителей такси и слежения за их стилем вождения может отразиться на стоимости поездки. **Андрей Попков, член общественного совета при Минтрансе**, не исключил роста цен.

«За безопасность нужно платить. Однако если заставить агрегаторы снизить процентную ставку, никаких изменений по цене не произойдет», – отметил Попков.

Речь идет о законопроекте «О госрегулировании отношений в области организации и осуществления деятельности по перевозке легковым такси и деятельности служб заказа легкового такси». Документ был разработан еще в 2018 году и сейчас проходит второе чтение.

Петр Шкуматов считает, что ограничивать процентную ставку агрегаторов нет никакого смысла – они всегда найдут, как взять свои деньги.

«На текущий момент есть процентная ставка и есть плата за программное обеспечение. Сейчас плата за ПО символическая, но если агрегаторов ограничат в процентной ставке, то они синхронно поднимут плату за программное обеспечение», – предположил он. Между тем эксперт считает, что стоимость поездок на такси не изменится, так как водители будут работать более интенсивно.

«Сейчас они работают более восьми часов, поэтому на линии находится одновременно очень много таксистов. Поэтому половину рабочего дня они проводят в ожидании заказа. Когда будет соблюдаться режим труда-отдыха, водители не будут простаивать, зарабатывая те же деньги, что сейчас», – отметил Шкуматов.

<https://iz.ru/1049935/anastasiia-pisareva/sdelaiut-kis-bezopasnoe-taksi-mozhet-podorozhat>

КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; КОМИССАРОВ ВООРУЖИЛИ ЛОПАТОЙ И ЛОМОМ; АВАРКОМЫ ПОЛУЧИЛИ НОВЫЕ ИНСТРУКЦИИ ПО РЕАГИРОВАНИЮ НА ДОРОЖНЫЕ ЧП

Служба аварийных комиссаров «Автодора» получила инструкции, как действовать во время ЧП на автомагистралях. Так, в арсенале экипажа должны обязательно иметься лопата, лом, столитровые черные пакеты, воронка для залива топлива, канистра для бензина и солярки, домкрат грузоподъемностью 5 тонн, светодиодные табло. В новом стандарте говорится, как поступать с вышедшими на магистраль животными, как убирать их трупы, что делать с загоревшимися автомобилями и как реагировать на стихийные митинги. Комиссары, объезжая контролируемый участок, должны также фотографировать неправильно припаркованные авто и вызывать наряд ГИБДД. Операторы платных дорог говорят, что функционал аваркомов может быть шире: они могут также разрешать «спорные вопросы на пунктах оплаты», контролировать уборочные работы в зимний период, готовить документы по нанесенному ущербу в результате ДТП.

Госкомпания «Автодор» ввела в действие новый стандарт с требованиями к работе службы аварийных комиссаров. Аваркомы, напомним, появились на платных дорогах «Автодора» в 2012 году: они оказывают помощь водителям при ДТП, поломках, сложных ситуациях на дорогах. Сейчас на платных участках госкомпании работает 63 экипажа комиссаров. Собственные службы есть и у других операторов платных дорог. Так, на Западном скоростном диаметре (Санкт-Петербург) семь экипажей, на головном участке М11 15–58 км – два, на обходе Одинцово – два. В 2019 году Дмитрий Медведев, занимавший тогда пост **премьер-министра**, во время визита в Екатеринбург поручил создать службу аваркомов и на бесплатных трассах, но поручение пока не выполнено. Тогда же обсуждалась идея принятия стандарта для службы.

Каждая машина аваркомов должна быть оснащена переносными знаками с импульсной подсветкой, конусами, лопатой, ломом, столитровыми черными пакетами, воронкой для залива топлива, канистрами для бензина и солярки, домкратом грузоподъемностью 5 тонн, светодиодными табло. Дважды в день аваркомы должны объезжать курируемый участок дороги, проверяя состояние асфальта, откосов, знаков, освещения, оповещая центр управления движением об изменении погоды, фотографируя незаконно припаркованные авто. Информация о нарушителях передается диспетчеру, который затем вызывает наряд ГИБДД на место.

Документ содержит также инструкции по реагированию на разные ситуации.

Если на дорогу вышел пешеход, то аварком должен предоставить гражданину световозвращающий жилет, «обеспечить прикрытие проезжей части, где находится пешеход», выставить светящееся табло «Пешеход/Сбавьте скорость».

Аналогичная схема применяется, если на трассе образовался стихийный митинг или демонстрация. При заторе машина аваркома должна встать за 300 м до хвоста пробки, выставив предупреждающее табло. При этом должны быть приняты меры «по предотвращению остановки пользователей или необоснованному движению с малой скоростью про противоположной проезжей части из-за любопытства».

Водителю, у которого пробито колесо, аварком должен предложить помощь – поменять запаску. Но только при условии, что машина стоит на остановочной полосе шириной не менее 3 м, а порванная покрышка находится с правой стороны. Если на трассу вышло животное, выставляется табло с предупреждением, «принимаются меры по отгону

животного за пределы полосы отвода», при необходимости перекрывается движение. Если животное большое и представляет опасность (например, медведь), аварком вызывает МЧС, ГИБДД или ветеринаров, не предпринимая действий.

Если обнаружен труп животного, то аварком должен надеть маску, перчатки, положить труп в мусорный мешок, отвезти на утилизацию.

В случае несанкционированного движения машины по встречной полосе сотрудник не должен пытаться остановить ее своими силами, при этом нужно просигнализировать водителю об опасности красным флажком. Если на трассе загорелась машина, нужно также выставить предупреждающее табло, немедленно приступить к тушению пожара, оказать первую помощь пострадавшим, проверить, нет ли в транспортном средстве опасных (горючих) веществ.

«Автодор» направит письмо всем операторам платных участков с рекомендацией соблюдать новый стандарт.

В **пресс-службе** Северо-западной концессионной компании (концессионер участка 15–58-й км трассы М11) заявили, что принимали «непосредственное участие» в разработке стандарта.

Документ разрабатывался с учетом международного опыта, успешно применяемого на платных дорогах за рубежом, – заявили “Ъ” в компании. – Регламент работы аварийных комиссаров на головном участке М11 полностью соответствует новому стандарту».

Работа аварийных комиссаров на обходе Одинцово также «соответствует принципам и подходам, изложенным в стандарте», рассказали “Ъ” в **пресс-службе** АО «Новое качество дорог» (оператор дороги).

Гендиректор компании «Магистраль северной столицы» (оператор Западного скоростного диаметра) Алексей Бнатов говорит, что служба аваркомов существует на трассе с 2008 года, но в 2014 году их переименовали в дорожных инспекторов.

Их работа регулируется нормативными документами компании, которые составлены в соответствии с профильными государственными стандартизирующими документами, например определяющими порядок выгораживания, работы на магистрали и т. д., – пояснил господин Бнатов “Ъ”.

Функционал аварийных комиссаров может быть гораздо шире, говорят в Региональной инвестиционной компании (концессионер и оператор платных мостов через реки Кама и Буй в Удмуртии): они могут также разрешать «спорные вопросы на пунктах оплаты», контролировать уборочные работы в зимний период, готовить документы по нанесенному ущербу в результате ДТП.

Разработанный «Автодором» стандарт должен применяться в обязательном порядке не только на платных участках, но и на бесплатных дорогах **Росавтодора** и региональных магистральных, считает **координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов**. При этом эксперт заметил, что по законодательству у аварийных комиссаров почти нет полномочий (в отличие от полицейских), поэтому, к примеру, задержать выбежавшего на проезжую часть пешехода и выехавшую на встречу машину они не могут.

<https://www.kommersant.ru/doc/4456904>

КОММЕРСАНТЪ; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ; 2020.20.08; ДЛЯ БАМА НЕ ХВАТАЕТ ВОДЫ; ИДЕЯ ЭЛЕКТРИФИКАЦИИ МАГИСТРАЛИ С ПОМОЩЬЮ МОКСКОЙ ГЭС ОТКЛОНЕНА

Как выяснил “Ъ”, Минэнерго исключило проект Мокской ГЭС в Бурятии мощностью 1,2 ГВт из перечня вариантов электрификации БАМа и Транссиба. Его предварительная стоимость в 120 млрд руб. была сочтена чересчур высокой, а сроки строительства – около десяти лет – слишком длительными. Таким образом, основным сейчас является вариант строительства угольной и нескольких газовых ТЭС в Сибири и на Дальнем Востоке совокупной мощностью до 1,6 ГВт. Но, по данным “Ъ”, Еп+ также предлагает возродить

проект Тельмамской ГЭС мощностью 450 МВт для снабжения северобайкальского участка БАМа. По оценкам аналитиков, строительство дополнительных мощностей обойдется энергорынку в 40–45 млрд руб. ежегодно.

Проект строительства Мокской ГЭС на Витиме – одного из основных вариантов электрификации БАМа – оценен в 120 млрд руб., сообщили “Ъ” источники. В Минэнерго стоимость проекта сочли слишком высокой и исключили его из перечня приоритетных вариантов энергоснабжения Восточного полигона, учтя также, что стройка могла затянуться более чем на десять лет. Мокская ГЭС при СССР планировалась как головная ГЭС каскада из шести станций на Витиме. Ее включили в инвестпрограмму ГидроОГК (теперь «РусГидро») в 2007 году, но вычеркнули в 2008 году.

Расширение БАМа и Транссиба до пропускной способности в 180 млн тонн к 2024 году требует строительства дополнительной генерации в объеме до 1,6 ГВт и нескольких тысяч километров электросетей. Основным сейчас является комплексный проект строительства газовой и угольной генерации (см. карту). Речь идет о газовой ТЭС «Пеледуй» мощностью 456 МВт к 2026 году, стоимость этого проекта – 50 млрд руб., но потребуются провести газопровод длиной до 250 км. Также существует вариант строительства одного или двух угольных блоков Нерюнгринской ГРЭС мощностью по 215 МВт (36,6 млрд руб. за блок) и, наконец, угольной ТЭС возле порта Ванино на 260 МВт стоимостью 44,2 млрд руб. Кроме того, на Дальнем Востоке «РусГидро» будет строить новую газовую ТЭС в Артеме на 420 МВт, чью мощность также можно использовать для электрификации БАМа.

Финальная компоновка схемы энергоснабжения второго этапа расширения БАМа должна определиться в сентябре, говорят собеседники “Ъ”.

По словам одного из них, строить новую генерацию для Восточного полигона предлагается по механизму конкурентного отбора мощности новой генерации (КОМ НГ), разработанного для закрытия локальных энергодефицитов, а для станций на Дальнем Востоке – вероятно, за счет надбавки для оптового рынка.

Основными собственниками генерации в Сибири и на Дальнем Востоке, помимо «РусГидро», являются Сибирская генерирующая компания (СГК, входит в СУЭК Андрея Мельниченко) и «Евросибэнерго» (входит в Еп+). По данным “Ъ”, Еп+ предложила свой вариант энергоснабжения северобайкальского участка БАМа – строительство Тельмамской ГЭС мощностью 450 МВт на реке Мамакан. По предварительным оценкам, стоимость проекта Еп+ составит 50–55 млрд руб. Компания, отмечают собеседники “Ъ”, готова инвестировать свои средства, но просит вернуть их через аналог договоров на поставку мощности в течение 15 лет с доходностью 12%.

Проблемой этого проекта является возникающий дефицит мощности в Бодайбинском районе в период строительства ГЭС, замечает один из собеседников “Ъ”, поэтому для подстраховки туда могут быть временно переброшены мобильные установки (МГТЭС) мощностью 400 МВт.

В Еп+ от комментариев отказались. Источник в компании сообщил “Ъ”, что та направила свои предложения и считает проект Тельмамской ГЭС оптимальным с точки зрения покрытия перспективного потребления и расположения относительно потребителей. Будет ли проект компании выноситься на рассмотрение правительства, пока не ясно. В СУЭКе на запрос “Ъ” не ответили.

Для столь масштабного строительства новой генерации необходим дополнительный, помимо ОАО РЖД, спрос на электроэнергию со стороны промышленных потребителей прилежащих к БАМу регионов. Как считают в «Сообществе потребителей энергии», железнодорожная магистраль не обеспечивает устойчивую загрузку локальной генерации. Кроме этого, существует риск, что к моменту постройки электростанций объемы экспорта вернуться к текущей пропускной способности дороги, поэтому «предложение построить генерацию впрок, в отсутствие локальных базовых потребителей, интересно разве что энергетикам, чьи расходы с повышенной доходностью оплатят другие отрасли

экономики», отмечают в ассоциации. По оценке Владимира Скляра из «ВТБ Капитала», общая нагрузка на рынок при строительстве около 1,6 ГВт мощности в Сибири или на Дальнем Востоке составит около 40–45 млрд руб. ежегодных платежей за мощность, что приведет к росту конечного тарифа для потребителей примерно на 1%.

<https://www.kommersant.ru/doc/4459483>

КОММЕРСАНТЬ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; 2020.20.08; В ПОИСКЕ РЕСУРСНЫХ ЗОН; ГРУЗОПЕРЕВОЗЧИКИ ДЕЛАЮТ СТАВКУ НА ОНЛАЙН-ТЕХНОЛОГИИ И РАЗВИВАЮТ КОМПЛЕКС ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ

Коронакризис внес свои коррективы во все сферы коммерческой деятельности, и грузоперевозки не стали исключением. О том, как железнодорожным операторам удалось пережить это время, как изменилась отрасль и что ждет клиентов, рассказывает **директор Санкт-Петербургского филиала ПАО «Первая Грузовая Компания» (ПГК) Павел Ситало.**

– Павел Григорьевич, как вы оцениваете то, что сейчас происходит с железнодорожными перевозками в регионе? Как изменилась структура грузопотока?

– В первом полугодии из-за карантинных мер многие отрасли испытывали сложности. На полигоне Октябрьской железной дороги (ОЖД) снизилась погрузка промышленного сырья, нефти, лесных грузов, химикатов и соды. Но при этом вырос спрос на перевозку строительных материалов и железной руды. Эти тенденции нашли свое отражение и в грузопотоке Санкт-Петербургского филиала ПГК. За семь месяцев текущего года со станций Октябрьской магистрали в наших вагонах было отправлено 1,2 млн тонн строительных грузов, что на 45% выше аналогичного показателя прошлого года. На 3%, до 86 тыс. тонн, выросла погрузка черных металлов, на 42%, до 54 тыс. тонн – лома черных металлов.

Если посмотреть на общие итоги перевозок в регионе, в январе – июле Октябрьская железная дорога (ОЖД) увеличила объем погрузки на 1,1%, до 58,8 млн тонн. Санкт-Петербургский филиал ПГК также сумел сохранить свою клиентскую базу и по сравнению с аналогичным периодом прошлого года нарастил объем погрузки на 0,4%, до 7 млн тонн.

– Что помогло не потерять позиции в период пандемии?

– Несмотря на то, что ПГК перевела сотрудников на удаленный режим работы, мы постоянно были на связи с нашими партнерами, сохранили контроль над всеми рабочими процессами и продолжили следовать одному из главных, на мой взгляд, принципов успешного бизнеса – принципу взаимной выгоды. Основная задача филиала – не только подавать качественный подвижной состав в срок и в нужном объеме, но и планировать оптимальный маршрут перевозки, не создавая дополнительную нагрузку на сеть РЖД. С руководством ОЖД мы работаем над технологическими решениями, которые позволяют оптимизировать процесс перевозок, это выгодно всем. Кроме того, специалисты филиала понимают потребности партнеров и стараются предвосхитить их. Такая совместная работа приносит хороший результат.

– Приведете реальный пример?

– Совместно с компанией «Ленстройкомплектация» (ЛСК) мы реализовали логистическую схему, которая позволила предприятию минимизировать транспортные расходы на порожние рейсы собственных грузовых вагонов, а нам – привлечь дополнительную грузовую базу до 2 тыс. вагонов ежемесячно. Такого синергетического эффекта мы добились, направив порожние полувагоны ЛСК, следующие из Москвы после выгрузки щебня, на попутную загрузку продукцией предприятий группы НЛМК в Белгородской и Липецкой областях. Грузовые вагоны возвращаются на Северо-Запад, а затем следуют на производственную площадку ЛСК под новую погрузку щебня. Такая схема дала клиенту возможность снизить транспортные издержки и воспользоваться

вагонным ресурсом ПГК для своевременной транспортировки щебня на складские базы в Москве и Подмосковье. Цифры говорят сами за себя: продукция ЛСК за семь месяцев текущего года составила около 70% в общем грузопотоке стройматериалов в вагонах ПГК на ОЖД.

Еще один пример. В начале 2020 года мы организовали для предприятий «Северстали» ежедневный обмен информацией с грузовладельцами о заадресации и подходе вагонов, а также краткосрочное суточное и декадное планирование. Это позволяет контролировать ситуацию в динамике, видеть узкие места и своевременно корректировать план погрузки для минимизации простоев. Продукция «Северстали» занимает 66% в общем объеме погрузки железной руды в вагоны ПГК на ОЖД. Всего в январе – июле Санкт-Петербургский филиал компании перевез 2,9 млн тонн этого вида груза, что на 21% выше аналогичного показателя прошлого года.

– Вы говорите о крупных партнерах, которых принято называть ключевыми. А есть ли в клиентской базе филиала место малому или среднему бизнесу, новым клиентам «с улицы»?

– Безусловно. Несмотря на повышенное внимание к сервисным контрактам, мы готовы обеспечить качественным подвижным составом представителей малого и среднего бизнеса. Приведу в пример опыт по вывозу гранитного щебня из карьеров Карелии в рамках спотовых сделок. В период высокого спроса к нам стали все чаще обращаться с просьбой обеспечить разовый вывоз щебня или организовать подачу подвижного состава несколько раз за сезон. Это нерегулярные перевозки, которые отличаются срочностью и требуют качественного и быстрого взаимодействия с грузоотправителем и РЖД. Судя по тому, что количество обращений от представителей бизнеса, не связанных с ПГК долгосрочными контрактами, выросло на 20%, – клиенты по достоинству оценили сервис и возможности нашей компании.

– Бизнес постепенно возвращается к активной жизни после длительного периода ограничительных мер. Как изменится работа филиала после пандемии?

– Безопасность людей – главное для нас, и ПГК уделяет этому большое внимание. Возвращение в офис будет происходить со строгим соблюдением требований организации безопасной работы. Дистанция, дезинфекция, средства индивидуальной защиты – все это будет обязательным в нашей новой реальности.

Отмечу лишь, что ПГК одной из первой среди российских транспортных компаний перешла на удаленный формат работы. Во многом этот процесс облегчила начатая в компании масштабная цифровая трансформация. Вместе с тем новые условия, в которых нам пришлось работать значительную часть этого года, показали дополнительные ресурсные зоны. Мы пересмотрели многие процессы, ускорили внедрение электронного документооборота, увидели новые возможности для развития цифрового сервиса. Работу в этом направлении, безусловно, продолжим.

– Какие задачи вы ставите перед коллективом до конца 2020 года?

– Выполнение всех обязательств перед нашими партнерами, повышение эффективности бизнес-процессов. Это касается и оперирования вагонным парком, и улучшения клиентского сервиса, и ремонтного блока. Внутри филиала ведется большая работа по повышению производительности каждого сектора. Задача – чтобы эти изменения принесли результат, который можно «потрогать»: в цифрах, в виде позитивной обратной связи от клиентов и партнеров.

<https://www.kommersant.ru/doc/4458609>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.20.08; МИНЗДРАВ ЭКОНОМИТ НЕРВЫ ВОДИТЕЛЕЙ; ДЛЯ СПРАВКИ НА ПРАВА НЕ ПОТРЕБУЕТСЯ ОБЯЗАТЕЛЬНО СДАВАТЬ ТЕСТ НА АЛКОГОЛИЗМ

Минздрав окончательно отказался от идеи обязательных тестов на алкоголизм, выявляя в крови CDT-маркер, для кандидатов в водители и граждан, меняющих права по истечении срока годности. “Ъ” ознакомился с финальной редакцией приказа Минздрава по введению с 1 января 2021 года нового порядка получения медсправок. Ранее нововведение вызвало резкую критику общественности и даже президента **Владимира Путина** из-за дороговизны тестов. Цены на медсправки все равно вырастут, отмечают эксперты, но только для тех, у кого врачи обнаружат признаки хронического алкоголизма, наркомании и других опасных болезней.

Проект поправок к приказу Минздрава №344Н 2015 года (порядок проведения обязательного медицинского освидетельствования водителей) подготовлен и направлен на рассмотрение рабочей группы по реализации механизма «регуляторной гильотины» в сфере здравоохранения, рассказали “Ъ” в **пресс-службе** медицинского ведомства. Подобные рабочие группы действуют в рамках проводимой правительством административной реформы: входящие в них представители общественных организаций, бизнеса, эксперты дают заключения на проекты нормативных актов.

Медосвидетельствование, напомним, необходимо при получении и обмене водительских прав. Минздрав еще в конце 2019 года подготовило поправки к приказу №344н. Ведомство, как рассказывал “Ъ”, собиралось ввести новый обязательный тест на хронический алкоголизм (наличие в крови карбогидрат-дефицитного трансферрина – CDT-маркера). Однако накануне вступления в силу правила жестко раскритиковал президент, поскольку новые обязательные тесты могли привести к кратному (с 300–500 руб. до 3–5 тыс. руб.) удорожанию медсправок. Минздрав оперативно перенес срок вступления нововведения на 1 июля 2020 года, затем – на 1 января 2021 года, пообещав переписать уже утвержденный документ. В июне была представлена первая редакция поправок, теперь она доработана.

Главное изменение, выяснил “Ъ”, внесено в перечень осмотров, обследований и исследований, которые проводятся в ходе освидетельствования.

Обязательное «определение карбогидрат-дефицитного трансферрина (CDT) в сыворотке крови» будет отменено. Вместо этого врач–психиатр–нарколог назначит «лабораторные исследования крови и (или) мочи» при выявлении «симптомов и синдромов заболевания (состояния), являющегося медицинским противопоказанием к управлению транспортными средствами». Исчерпывающий список таких противопоказаний закреплен постановлением правительства №1604 2014 года. Среди них – шизофрения, эпилепсия, слепота обоих глаз, умственная отсталость, психические расстройства, а также «расстройства поведения, связанные с употреблением психоактивных веществ». В проекте, опубликованном Минздравом в июне, говорилось, что лабораторные исследования биоматериалов проводятся «в целях диагностики употребления алкоголя». В новой редакции цель несколько иная: «диагностика психических расстройств и расстройств поведения, связанных с употреблением алкоголя». О каких именно лабораторных исследованиях идет речь, в проекте не говорится.

Новая версия приказа не ограничивает врача, который по-прежнему сможет направить гражданина на любой анализ крови, в том числе и на наличие CDT-маркеров, поясняет психиатр–нарколог, **судебно-психиатрический эксперт Александр Ковтун**: «CDT сам по себе по большому счету ни о чем не говорит – он лишь показывает остаточные следы алкоголя в организме. Грамотный врач будет судить по комплексной картине». Он, например, может назначить исследование уровня гемоглобина, билирубина, трансферрина. Когда человек злоупотребляет алкоголем, показатели повышаются, поясняет господин Ковтун.

Наркоманов и алкоголиков, несомненно, надо убирать с дороги, потому что они опасны для остальных участников движения, говорит **президент Межрегиональной ассоциации автошкол Татьяна Шутылева**.

«Почему предлагается половинчатое решение? – удивляется она.– Анализы крови на содержание психоактивных веществ предлагается брать только при выявлении врачом симптомов соответствующего заболевания, а анализы мочи на те же самые психоактивные вещества – у всех водителей и кандидатов в водители. Разумно было бы направлять на подобные анализы также исключительно по направлению врача». Применение размытых формулировок может создать «поле для злоупотреблений», считает **первый зампред комитета Госдумы по госстроительству Вячеслав Лысаков**: врачи смогут направить на дополнительные платные обследования большое количество граждан.

На вопрос “Ъ” о том, что будет с ценами на медосвидетельствование (именно они вызвали наибольшую критику в 2019 году) после вступления в силу нового приказа, в Минздраве ответить не смогли. «Цены вырастут для тех, кому понадобится дополнительный анализ», – уверен господин Лысаков.

<https://www.kommersant.ru/doc/4459376>

КОММЕРСАНТЪ; АННА ВАСИЛЬЕВА, ГАЛИНА ДУДИНА; ОЛЬГА КУДРИНА, ОЛЕГ ДИЛИМБЕТОВ; 2020.20.08; ГРАНИЦА НА ЗВОНКЕ; ИНОСТРАННЫЕ СТУДЕНТЫ ПРОСЯТ ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ РАЗРЕШИТЬ ПРИБЫТЬ В ВУЗЫ

Студенты из Казахстана, государства-лидера по числу обучающихся в российских вузах, просят правительство РФ, МИД и ФСБ способствовать включению учебы в список оснований для въезда в Россию. Десятки тысяч иностранных учащихся не могут попасть в учебные заведения, поскольку границы закрыты из-за пандемии коронавируса. Обучение в дистанционном формате, жалуются авторы обращения, сделает их неконкурентоспособными по сравнению со студентами, получающими знания очно. В российских вузах проблемы иностранных студентов пытаются решить по-разному. Большинство намерено проводить для них онлайн-занятия, а некоторые возвращают иностранных студентов «по одному» с помощью **правительственного оперштаба под руководством вице-преьера Татьяны Голиковой**.

Учеба – повод пересечь границу

«Минобрнауки РФ сделало заявление о возвращении студентов к очной форме обучения. В связи с чем мы, студенты российских вузов, не имеющие возможности вернуться на учебу из-за ограничений и закрытых границ, просим разрешить нам въезд», – призывают правительство РФ, МИД, ФСБ и другие ведомства учащиеся из Казахстана в обращении (есть у “Ъ”). Как рассказала “Ъ” студентка Томского госуниверситета систем управления и радиоэлектроники Екатерина Виниченко, письмо подписали около 1 тыс. ее соотечественников-студентов из Казахстана. В общежитиях остались ноутбуки и одежда, жалуются они, а тех, кто снимает квартиру, грозят выселить.

«Уровень образования на дистанционной и очной форме обучения различен, следовательно, мы окажемся неконкурентоспособными по сравнению со студентами, обучающимися очно», – говорится в письме. Кроме того, отмечают студенты, в случае с медицинскими и творческими специальностями дистанционная форма практически нереализуема.

По данным Минобрнауки, в России учится около 300 тыс. студентов из-за рубежа.

При этом большая часть иностранцев проходит обучение в РУДН, Казанском (Приволжском) федеральном университете (КФУ), Санкт-Петербургском политехническом университете (СПбПУ) и НИУ ВШЭ. Согласно обнародованной в 2019 году статистике ФСБ, больше всего учащихся приезжает в РФ из Казахстана, Китая и Узбекистана. Собеседник “Ъ” в посольстве Узбекистана в Москве сказал, что к ним

массовых жалоб в связи с нынешней ситуацией не поступало. “Ъ” также обратился за комментарием в посольство КНР в РФ.

Ранее глава Минобрнауки Валерий Фальков заявил, что российские вузы возвращаются к очному обучению с сентября, а иностранных студентов допустят к занятиям только после прохождения 14-дневной самоизоляции со дня прибытия в Россию. Однако студентам из Казахстана на российской границе говорят, что учеба не является основанием для въезда, рассказывает один из инициаторов обращения к российским властям Микита Франко. На сайте посольства республики в России также говорится, что пересечение границы РФ гражданами Казахстана, в том числе студентами, возможно после снятия взаимных ограничительных мер.

Мы и не требуем открыть границы, нужно, чтобы учеба стала основанием для въезда», – говорит Микита Франко.

Напомним, запрет на въезд в Россию иностранцев и лиц без гражданства был введен с 18 марта из-за пандемии COVID-19. В июне правительство разрешило въезд иностранцам для лечения в российских медорганизациях и тем, кому необходимо позаботиться о заболевших близких родственниках.

«Это всеобщая проблема»

В Минобрнауки “Ъ” заявили, что возможно несколько сценариев организации учебного процесса для студентов из-за рубежа. Так, учащиеся из стран, с которыми налажено международное сообщение, смогут приступить к занятиям в традиционном формате после двухнедельного карантина и сдачи теста на коронавирус. Возможно смешанное обучение, в рамках которого занятия будут проводиться как в обычном, так и в дистанционном формате.

Если нет возможности прибыть на обучение к началу учебного года в связи с ограничением международного сообщения, иностранные студенты смогут изучать образовательную программу в дистанционном формате до снятия соответствующих ограничений», – добавили в Минобрнауки.

«Это всеобщая проблема, все в курсе», – заявил ректор МФТИ Николай Кудрявцев, которого “Ъ” попросил рассказать, как будет выстроена работа с иностранцами. – У нас они смогут начать обучение в дистанционном режиме. Насколько я знаю, многие (вузы. – “Ъ”) так поступают». «Для НИУ ВШЭ речь идет примерно о 2 тыс. студентов-первокурсников и 1 тыс. «продолжающих» студентов, которые во время карантина вернулись к себе домой – это более 100 стран», – говорит проректор ВШЭ Иван Простаков. – Для них разработана гибкая модель дистанционного обучения с использованием индивидуальных учебных планов и отдельных треков для групп 20 и более студентов». Тем «продолжающим» студентам, которые не могут вернуться в университет, не стоит беспокоиться: их места в общежитии сохраняются, личные вещи остаются там же, добавил господин Простаков.

Дистанционное обучение для иностранных студентов, которые не смогут вернуться в Россию, обеспечат в СПбПУ, КФУ и МГУ. «Мы ждем наших вновь поступивших, а также обучающихся на старших курсах иностранных студентов и с радостью пригласим их для начала очного обучения, как только будет получено разрешение на их приезд в РФ», – заявили “Ъ” в МГУ им. М. В. Ломоносова. В КФУ обратили внимание “Ъ”, что 24 июля был определен перечень государств, с которыми открывается сообщение: Турция, Великобритания, Швейцария и Танзания. «В части оформления приглашений в настоящее время мы работаем только по данному перечню», – заявили “Ъ” в вузе. В РУДН на запрос “Ъ” не ответили. «Мы еще недельку подождем и будем с ними (в вузе около 130 студентов из-за рубежа. – “Ъ”) связываться и договариваться насчет дистанционного обучения», – заявил “Ъ” ректор ВГИКа Владимир Малышев.

В ГИТИСе к проблеме подошли творчески.

Мы с огромным трудом в индивидуальном порядке возвращаем к занятиям наших нынешних студентов – по каждому решению лично принимает возглавляющая штаб по противодействию коронавирусу **вице-премьер Татьяна Голикова**», – рассказал “Ъ” ректор вуза Григорий Заславский.

По его словам, среди первокурсников 25 студентов из-за рубежа. «Как только они заключат с нашим вузом официальный договор, мы сможем сделать официальное приглашение, и тем же сложнейшим путем при участии оперштаба мы сможем ввезти их на нашу родину», – говорит господин Заславский. На вопрос “Ъ”, что делает вуз в случае отказа пускать студентов через границу, несмотря на одобрение оперштаба, ректор ответил: «В каждом регионе, где есть пункты пересечения границ, есть театры, есть министерства культуры, есть что-то еще. Всегда есть возможность на более низком уровне быстро объяснить и попросить помочь».

В некоторых вузах удивились возможности вернуть иностранных студентов по согласованию с оперштабом. При этом подтверждение содержится в ответе (есть у “Ъ”) Роспотребнадзора на обращения студентов из Казахстана: «Решения о возможности пересечения государственной границы РФ принимаются оперативным штабом по предупреждению распространения коронавируса в каждом конкретном случае». На вопросы “Ъ” в Роспотребнадзоре не ответили.

В оперштабе по борьбе с коронавирусом не смогли оперативно ответить на вопросы “Ъ” о числе иностранных студентов, которые обращаются в штаб за разрешением на въезд в Россию, и количестве тех, кому после согласований он был разрешен.

Тариф «Удаленный»

Эксперты поддерживают мнение студентов из Казахстана относительно дистанционного обучения. Согласно опросу Минобрнауки и Института социального анализа и прогнозирования РАНХиГС, большинство педагогов российских вузов обеспокоены, что переход в онлайн приведет к падению качества знаний, профанации и разрушению системы высшего образования в РФ (см. “Ъ” от 20 мая).

Как можно практиковаться в медицине, делать лабораторные по химии, обучаться хирургии заочно – не представляю», – говорит сопредседатель межрегионального профсоюза «Университетская солидарность» Павел Кудюкин.

Преподавателям же придется читать очные курсы для одних студентов и дополнительно дистанционные – для других. «На преподавателей нагрузка возрастает вдвое», – говорит господин Кудюкин. – При этом в образовательных организациях нет денег, чтобы нанимать дополнительно сотрудников или платить больше тем, кто будет работать в увеличенном объеме».

Из-за перехода на дистанционный формат обучения студенческое сообщество ранее поднимало вопрос о снижении платы за обучение. В Минобрнауки в апреле заявляли, что стоимость на контрактной основе может быть снижена только при снижении качества образования. При этом руководители вузов признавались “Ъ”, что, по их мнению, стоимость обучения в вузах, наоборот, должна вырасти: университеты с переходом на дистанционные технологии обучения несут не меньшие, а большие издержки. Однако в конце мая Валерий Фальков заявил, что тарифы в следующем учебном году не должны превысить цены 2019 года.

<https://www.kommersant.ru/doc/4459152>

ФЕДЕРАЛПРЕСС; 2020.19.08; ПРОТИВОРЕЧИВЫЙ ПРОЕКТ. БАГАЕВСКИЙ ГИДРОУЗЕЛ ОТКЛАДЫВАЕТСЯ И РАСТЕТ В ЦЕНЕ

На стройке Багаевского гидроузла новые проблемы: ФАС России нашла нарушения на 21 миллиард рублей в госзакупках. Напомним, гидроузел строится, чтобы остановить обмеление Дона и восстановить судоходство для барж. Однако экологи высказываются против такого проекта и называют его губительным для Дона. Реализация проекта

постоянно переносится: изначально его планировали завершить в 2020 году, теперь сроки сдвинулись на 2023. С учетом этого региональные власти не исключают его удорожания. «ФедералПресс» разобрался, что не так с Багаевским гидроузлом.

По данным антимонопольщиков, заказчики – **Федеральное агентство морского и речного транспорта** и Администрация Азово-Донского бассейна внутренних водных путей – оформили проект контракта ненадлежащим образом. Нарушения нашли в положении об антидемпинговых мерах, размере обеспечения исполнения контракта, а также условиях заключения договора страхования объекта строительства. Кроме того, были нарушены типовые условия, утвержденные приказом Минстроя России.

В настоящее время дело направили в управление контроля размещения госзаказа, чтобы рассмотреть вопрос о возбуждении административного дела.

В 2011 году в Ростовской области планировали строить Багаевский порт – проект ООО «Техноком». Он оценивался в 1,7 миллиарда рублей, предусматривал строительство зернового терминала мощностью 50-100 тысяч тонн в год, создание причальной инфраструктуры, складов для хранения и перевалки различных видов сельхозпродукции.

В ноябре 2014 года стало известно, что компания заморозила проект из-за отсутствия средств. Банк, с которым инвестор вел переговоры об открытии кредитной линии, отказал компании в финансировании из-за общего финансово-экономического кризиса. На тот момент «Техноком» уже вложил в строительство не менее десяти процентов от его стоимости, провел межевание территории, подвел инфраструктуру.

В марте 2015 года власти Ростовской области заявили, что проект по строительству Багаевского порта закрылся, а вместо него создадут гидроузел.

По данным правительства региона, с 2011 по 2016 год поток грузов по внутренним водным путям региона сократился на 30%. Причиной падения речного трафика власть называла обмеление Дона. Багаевский гидроузел должен был остановить обмеление реки и восстановить судоходство для барж.

По словам экс-министра транспорта региона Виталия Кушнарева, проект «Технокома» был коммерческим, на средства федерального или областного бюджета не претендовал, и когда у компании появились финансовые затруднения, фирма забросила стройку.

«Багаевский гидроузел – очень противоречивый проект. Мы не раз возражали против строительства такого сооружения по экологическим мотивам. Но из-за маловодности реки Дон, нашей главной артерии, видимо, придется все-таки его строить», – сказал экс-министр.

В том же году под стройку была подобрана территория – створ хутора Арпачин на 3089-м километре реки Дон в Багаевском районе. **Федеральное агентство морского и речного транспорта РФ (Росморречфлот)** зарезервировало почти 6 тысяч гектаров для создания гидроузла. Власти региона сообщали, что рассчитывают начать проектирование гидроузла в 2016 году. Проект вошел в «Стратегию развития внутреннего водного транспорта РФ» до 2030 года, в связи с чем из федерального бюджета было выделено порядка 22 миллиардов рублей, при этом общий объем затрат оценивался в 42 миллиарда. Стратегия предполагала, что строительство гидроузла закончится в 2020 году.

«Кроме транспортной составляющей, мы поднимем уровень воды в верхней дельте проектируемого гидроузла, что позволит решить проблему водоснабжения нижнего Дона.

По нашим прогнозам, проект окупится в течение десяти лет», – заявил **руководитель ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» Сергей Гайдаев.**

Но реализация проекта затянулась, сроки то и дело сдвигаются. На август 2020 года завершен только первый этап строительства гидроузла, второй еще даже не начинался.

Проект проходил стандартные процедуры: общественные слушания, экспертизу, поиск подрядчика. Он то и дело сталкивался с сопротивлением экологов и гражданских активистов. Защитники природы считают, что создание подобного объекта приведет к уничтожению многих видов промысловых рыб и затоплению береговых территорий.

Местные жители, опасаясь за свои дома, на общественных слушаниях единогласно проголосовали против строительства гидроузла в хуторе.

Начались технические трудности. В октябре 2016 года объявили конкурс на поиск проектировщика объекта, цена контракта составляла 736,2 миллионов рублей. В техническом задании уточнялось, что в результате строительства гидроузла должны быть затоплены только низкие пойменные участки в прибрежной зоне.

Когда проект составили, выяснилось, что для его реализации нужно затопить 1060 гектаров земли, при этом более четырехсот гектаров находились в частной собственности. С владельцами земель пришлось договариваться в индивидуальном порядке.

Затянулись переговоры – отложилась стройка. Изначально ее собирались запустить зимой 2017 года, но работы пришлось перенести более чем на год. Стройку запустили весной 2018 года. Аукцион выиграла АО «Стройтрансгаз», владельцем которой является предприниматель Геннадий Тимченко.

К декабрю 2018 первый подготовительный этап планировалось завершить, сроки переносились – сначала на 30 марта 2019 года, затем – на декабрь 2019 года. В рамках подготовительного этапа подрядчик построил причал стройбазы, судоходную прорезь в левом рукаве Дона, провел линию электропередачи. Стоимость работ составила 667,2 млн рублей.

«Были сложности в реализации первого этапа. Они связаны с экологическими и природоохранными мероприятиями. Была подвержена корректировке проектная часть объекта с понижением уровня нормативного подпора, что дало возможность минимизировать воздействие на окружающую среду, избежать каких-то дополнительных подтоплений и, по большому счету после всего этот проект прошел экспертизу», – объяснил задержку реализации проекта **донской министр транспорта Андрей Иванов**.

Кроме того, в 2019 году стало известно о решении правительства РФ перенаправить деньги, выделенные на стройку, на **нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. А в июле того же года было принято решение снизить финансирование строительства Багаевского гидроузла почти на 8 миллиардов рублей.

«Мы решили осуществить такой трансфер, чтобы деньги работали. Они вернутся назад и будут направлены на реализацию проекта гидроузла. Сроки реализации проекта сдвинулись с 2020 года на 2023 год», – добавил Иванов.

В связи с очередным сдвигом сроков вырастет сметная стоимость строительства, уточняет **пресс-служба Росморречфлота**.

Весной прошлого года **Росморречфлот** уже объявлял аукцион на второй этап строительства гидроузла и предлагал потенциальным подрядчикам приступить к работе с 1 декабря 2020 года. Но желающих не нашлось: на конкурс не поступила ни одна заявка.

В апреле текущего года **Росморречфлот** снова объявил конкурс, по истечении его срока продлил, после чего объявил повторный аукцион с 5 июня. Стоимость контракта составляет 21 миллиард рублей, но подрядчик до сих пор не найден.

Планируется, что в рамках второго этапа строительства гидроузла подрядчик создаст судоходный шлюз, верхние и нижние подходные каналы с причалонаправляющими сооружениями, водосбросную плотину, рыбопропускной шлюз, рыбоходно-нерестовый канал, подъездную дорогу, защитные дамбы и участки берегоукрепления.

Научное сообщество протестует против строительства Багаевского гидроузла. Они утверждают, что объект нанесет значительный урон донской рыбе и может привести к экологической катастрофе.

«На Дону рыбе сложно размножаться, поскольку река все реже разливается весной. К тому же ей сильно вредит судоходство, так как ресурсы весенних вод используются для судов. А строительство новой плотины только ухудшит ситуацию», – считает **завотделом промысловой ихтиологии Азовского НИИ рыбного хозяйства Сергей Дудкин**.

Росрыболовство посчитало, сколько денег понадобится на компенсационные мероприятия после строительства Багаевского гидроузла.

«Мы со своей стороны можем только сказать, какой ущерб это нанесет рыбохозяйственному комплексу. В денежном эквиваленте это выливается в сумму порядка пяти миллиардов рублей», – сказал **глава ведомства Илья Шестаков**.

По его словам, эти деньги пойдут на воспроизводство популяции рыб и строительство обводных каналов.

В июле текущего года в рамках реализации первого этапа строительства Багаевского гидроузла были выполнены компенсационные мероприятия по возмещению ущерба популяции рыб в Дону. В реку выпустили 1 329 883 мальков осетровых, сообщает **пресс-служба ФБУ «Азово-Донской бассейной администрации»**.

Ученые полагают, что гидроузел приведет к поднятию уровня воды и регулярному затоплению близлежащих территорий, в том числе домов местных жителей. Отметим, **руководитель ФБУ «Азово-Донской бассейной администрации» Сергей Гайдаев** утверждал, что собственникам будут возмещать ущерб.

Эксперты уверены, что строительство Багаевского гидроузла только усилит маловодье на Дону.

«Я поддерживаю мнение ученых. Научное сообщество считает, что создание Багаевского гидроузла приведет к катастрофическим последствиям. Плотины надо сносить, а не строить. Дело в том, что гидроузел не остановит обмеление Дона, а наоборот, усугубит его. К тому же подобные стройки не обходятся без подтопления окружающих территорий – я говорю про дома тех, кто живет рядом с гидроузлом. Самый разумный способ противостоять обмелению Дона – чистить реку», – сказал **«ФедералПресс» привлеченный эксперт Общественной палаты РФ Александр Водяник**.

«Багаевский гидроузел – это проект, который не имеет никакого отношения к науке. Все сообщество возмущено. На восстановление экологии он тоже не направлен. Задача гидроузла – обеспечить проход торговых судов, а не препятствовать обмелению Дона. То есть это сугубо экономический проект. Гидроузел должен обеспечить выход кораблей в Азовское море. На этом все», – заявил **эксперт комитета по экологии Госдумы РФ, руководитель общественной организации «Зеленый Дон» Владимир Лагутов**.

РЖД-ПАРТНЕР; АЛЕКСЕЙ ЛЕБЕДЕВ; 2020.19.08; АВТОМОБИЛИСТЫ ВЫСТУПАЮТ ЗА НАВЕДЕНИЕ ПОРЯДКА НА РЫНКЕ СТРОЙГРУЗОВ

Проблемы у автомобильных перевозчиков строительных грузов и возможности для повышения рентабельности и законности их логистики обсудили участники дискуссионного клуба «Открытый разговор», которые участвовали в его заседании «Как сохранить рентабельность перевозок массовых насыпных грузов и не нарушить закон?», прошедшем в режиме онлайн 18 августа.

Сегодня строительные грузы являются одной из самых массовых и при этом наименее маржинальной для транспортников номенклатурой. А если говорить об автомобильном транспорте, то и одним из самых конфликтных грузов, перевозки которого связывают с тотальным нарушением весовых норм и разрушением дорог. Главная проблема строительных сыпучих грузов в том, что их цена изменяется очень медленно, а спрос зависит от экономической ситуации внутри страны, что делает нерудную отрасль и обслуживающую ее логистику крайне зависимой от постоянной борьбы за снижение издержек. Транспортные издержки занимают до 75% в разнице между ценами производителя и трейдера.

Открыл заседание клуба с докладом о проблемах преодоления тотальных нарушений весовых норм и коррупционных схем при перевозке щебня **президент национальной ассоциации грузового автомобильного транспорта «Грузавтотранс» Владимир Матягин**.

Он заявил, что автомобилисты довольно давно выступают за наведение порядка на рынке перевозок, в том числе в вопросах недопущения перегруза автомобилей, от которого более всего страдают перевозки строительных грузов и зерна. Согласно позиции «Грузавтотранса», сложившаяся ситуация, при которой большинство автоперевозчиков нарушают весовые нормы, сложилась из-за того, что государственные регуляторы в лице **Минтранса** не могут привести в систему вопросы законодательства, правоприменительной практики и работы собственных структур, занимающихся дорожным строительством.

По мнению В. Матягина, именно грузополучатель, который участвует в тендере на строительство и закупает необходимые материалы, заинтересован в снижении собственных издержек и буквально вынуждает перевозчиков возить с перегрузом. Для решения этой проблемы и модернизации законодательства необходима всего лишь правильная позиция **Минтранса**, который в настоящее время противится предлагаемым изменениям, так как его структуры являются одновременно регуляторами законодательства и заказчиками строительных программ.

Сложившаяся практика, при которой перегруз при перевозках строительных грузов стал нормой для транспортной отрасли, сформировалась от политики ценообразования при проведении строительных тендеров, при которых заказчик закладывает в расчетную стоимость минимальную цену, а победитель тендера пытается ее понизить для победы. При этом практика перегруза выгодна для **Росавтодора** и **Ространснадзора**. Штрафы пополняют бюджеты структур **Минтранса** и дорожных фондов.

В. Матягин отметил, что изменения законодательства о весогабаритном контроле движутся в правильном направлении. Изначально за перегруз отвечал только перевозчик, в 2014 году были приняты поправки, которые возложили ответственность за нарушение весовых норм и на погрузчика. Теперь необходимо убрать перекося регулирования и ввести ответственность для грузополучателя.

В вопросе создания системы автоматического весогабаритного контроля, которая курируется **Росавтодором**, необходимо уйти от оценки автомобиля по измерению осевых нагрузок, оставив контроль только по общей массе.

Исполнительный директор ассоциации «Карьеры Евразии» Ирина Викулова в целом поддержала позицию В. Матягина о привлечении грузополучателей к ответственности за нарушения весового контроля. По ее мнению, проблема, связанная с нарушениями, сегодня зависит не от карьеров или автоперевозчиков, а от государственных заказчиков, которые вынуждены работать в заданных бюджетом ценовых условиях, которые далеки от идеальных.

При этом она отметила, что перегруз практикуют главным образом малые карьеры. У карьеров, входящих в ассоциацию, налажен весовой контроль и около 50% объемов вывозится железнодорожным транспортом, поэтому для них важны условия перевозки щебня и песка по сети РЖД, которые стали благоприятными для производителей нерудных материалов только в текущем году, когда снизились ставки на полувагоны и появился профицитный парк, освободившийся от угольных перевозок.

И. Викулова выразила надежду, что изменение в политике ценообразования на строительные работы произойдет, когда в государстве в полной мере заработает ресурсный метод ценообразования, по которому качество дорог будут оценивать не только по стоимости строительства, но и по принципам стоимости жизненного цикла.

Независимый эксперт Андрей Громовой выразил сомнение в необходимости привлекать к ответственности за нарушения правил перевозки грузополучателя. По аналогии с морским и железнодорожным транспортом он считает, что ответственность должны нести грузоотправитель и перевозчик. Согласно международной практике, этого вполне достаточно – при удовлетворительной работе контрольных органов.

Навести порядок при автомобильных перевозках поможет введение электронной накладной по образцу морского и железнодорожного транспорта, уверен эксперт. При прозрачном рынке бизнес становится понятнее и конкурентоспособнее.

<https://www.rzd-partner.ru/auto/comments/avtomobilisty-vystupayut-za-navedenie-poryadka-na-rynke-stroygruzov>/<https://fedpress.ru/article/2561112>

ИНТЕРФАКС; 2020.19.08; «ОБЪЕМЫ ДОРОЖНЫХ РАБОТ В КРЫМУ И СЖАТЫЕ СРОКИ ТРЕБУЮТ ОСОБЫХ РЕШЕНИЙ»

Крым в этом году позже большинства других регионов РФ приступил к дорожным работам и попал в списки отстающих. **Министр транспорта республики Сергей Карпов** объяснил агентству «Интерфакс-Юг», с чем это связано, рассказал о перспективных проектах и региональных инициативах.

– В начале августа **Минтранс РФ** назвал Крым в числе регионов с низкими показателями по реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. По данным ведомства, процент укладки дорожного покрытия составляет менее 20%, а кассового освоения денег – менее 10%. С чем связано такое отставание? Реально ли наверстать темпы?

– Чтобы правильно отразить картину реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД)** в текущем году, необходимо понимать, что у нас в рамках поручения **президента РФ** было принято решение об определении единых исполнителей и единого заказчика. Заказчик – это ГКУ «Служба автомобильных дорог Крыма», подрядчики – компании АО «ВАД», АО «Центродорстрой» (ЦДС) и ГУП «Крымавтодор». Начало работ, соответственно, было приурочено к подписанию этого распоряжения, которое мы получили в июне.

В настоящее время все контракты заключены, подрядчики усиливают работы по всем направлениям. Мы выровняемся абсолютно точно. В августе и сентябре будут существенно расти показатели как по кассовому плану, так и по сдаче работ.

Если брать по показателям освоения кассы, процентов 60-70 в сентябре уже будет. Полностью работы закончатся в ноябре. Мы оставляем на ноябрь небольшой объем. Например, есть объекты в Керчи, Ялте, Алуште, которые завязаны на сезонность, то есть активно используются отдыхающими. В целом на любой объект уходит не больше месяца. Сомнений в том, что полный объем работ по **БКАД** и дофинансированию, которое выделено на республику, будет выполнен – нет.

– Приведите основные показатели по дорожному **нацпроекту** на этот год: сколько должно быть отремонтировано? На скольких объектах начаты работы?

– У нас 70 объектов по **БКАД** в плане на этот год. Мы ремонтируем 203 км: 14 дорог межмуниципального и регионального значения, 21 дорога в Симферополе и 35 – по Симферопольскому району.

Кроме того, у нас есть дофинансирование – 6,85 млрд рублей, которые были выделены правительством РФ с учетом низкой нормативности дорог в Симферополе. Это 132 объекта, вместе с разработкой проектно-сметной документации. Строительно-монтажные работы проводятся на 63 объектах – это порядка 220 км. То есть к концу года в общей сложности мы получим более 400 км отремонтированных дорог. Это позволит повысить уровень нормативного состояния дорог регионального значения на 2,6 п.п., по симферопольской агломерации – на 6,9 п.п. Текущее состояние, до входа в **нацпроект**, оценивалось в 21% по всей республике. Но нужно учитывать, что 2% в год – это естественный износ дорог.

До 2024 года в рамках поручения президента мы должны привести в нормативное состояние 54% дорог межмуниципальной и региональной сети и до 80% довести нормативное состояние в Симферополе и Симферопольском районе.

- Что дало Крыму определение единых подрядчиков ремонта дорог? Достаточно ли трех компаний для такого объема работ?
- Как показала практика, крымских дорожно-строительных компаний недостаточно для выполнения необходимого объема работ. Выполнить прорывные работы в нужном темпе для них невозможно. Требуется принятие инженерных, строительных решений компаниями, имеющими опыт в других регионах.
- Сейчас вышли компании, работающие с техникой, которая строит дороги первой категории. Так, фреза с 3D-моделированием задает профиль дороги уже при фрезеровке старого асфальтобетона. Все грейдера, асфальтоукладчики имеют GPS-навигацию, которая позволяет выставлять ровность дороги. Большинство других компаний все это делает вручную, и темп работ значительно ниже.
- Глава Крыма поручил уволить руководителя «Крымавтодора». Как вы думаете, повлияет ли эта ротация на темпы работ?
- Это решение принято в контексте того, что «Крымавтодор» был определен единым исполнителем по программе МинЖКХ – по ремонту дворовых территорий и так далее. Что касается БКАД, то, конечно, «Крымавтодор» не обладает такими мощностями, как два других участника процесса, но предприятие справляется.
- Давно обсуждается строительство юго-восточного обхода Симферополя, который свяжет «Тавриду» с дорогой на южный берег Крыма. Решен ли вопрос с включением проекта в ФЦП? Каковы основные параметры этой дороги? Сколько на нее нужно средств, когда может начаться строительство?
- Этот проект вошел в откорректированную Федеральную целевую программу развития Крыма и Севастополя. В настоящее время находится на утверждении документация по планировке территории. После этого мы выйдем на главу республики с инициативой о заключении договора на проектирование и строительство. Мы ориентируемся на тех исполнителей, которые уже работают в Крыму, но решение за главой. Это сложный объект протяженностью 24,7 км.
- Срок проектирования и строительства в рамках программы у нас определен до 2023 года включительно. Предельный лимит финансирования – 30 млрд рублей, но он может быть скорректирован. Проектирование такого объекта занимает порядка года, в текущем году мы должны обязательно его начать, чтобы к следующему сезону выйти из экспертизы и начать стройку.
- Какие обсуждаются проекты для разгрузки южнобережного направления? Обсуждается ли предметно проект реконструкции шоссе от Алушты до Севастополя? Есть ли предварительная оценка такого проекта?
- Есть программа, согласованная **министерством транспорта РФ** и министерством экономического развития РФ.
- Начало – это юго-восточный обход Симферополя, который свяжет «Тавриду» с Южнобережным шоссе. Далее принято решение о приведении участков дороги – от Перевального до Алушты и от Алушты до Ялты – к нормативному состоянию путем капитального ремонта, то есть без реконструкции.
- Базовая сумма реконструкции, которая была посчитана, составляла больше 100 млрд рублей на все Южнобережное шоссе, до Фороса. Но от этого мы отказались ввиду больших затрат и изменения внешнего вида самого побережья с учетом горной местности и заповедников. Было принято решение не входить в грандиозные строительные работы, а сделать капитальный ремонт: сделать более комфортные обгоны, улучшить покрытие и состояние обочин, проработать оползневые участки и примыкания.
- Капитальный ремонт включен в ФЦП. Так как проектов нет, не готов назвать стоимость. Могу сказать, что, например, по ремонту дороги от Алушты до Ялты определен лимит финансирования в 11 млрд рублей. Мы планируем заключить контракты на разработку

проектной документации в этом году, а в следующем – работы должны начаться. В данном случае важно учесть турсезон, потому что это загруженное направление.

Чтобы разгрузить Алушту, обсуждается проект обхода. Он очень сложный, надо разрабатывать документацию по планировке территории. Также в проектах есть обход Ялты – эстакада над городом с сохранением нижней трассы как части внутренней сети. Мы сейчас вместе с проектировщиками, которые составляют генплан Ялты, выбираем оптимальное место прохождения обхода. Когда мы это все состыкуем, будем выходить на проектирование и запрос по выделению средств. Это достаточно дорогостоящие проекты, в программу они не попали.

– Турбизнес отмечает, что в этом году туристов, приехавших на автомобилях, гораздо больше, чем раньше. Подтверждаете ли вы эту тенденцию по загрузке дорог? Где наблюдается наибольшая концентрация автомобилей и какие участки, очевидно, не рассчитаны на такую нагрузку?

– В прошлом году, когда мы открыли две полосы трассы «Таврида», ушли от пробок в Феодосии. Мы понимали, что, открывая движение по «Тавриде», получим скопление на въезде в Симферополь. Так и получилось: до открытия пятого этапа (западный обход Симферополя и выезд на Севастополь, движение запустят в сентябре – ИФ), данный участок слабое место.

Плюс, у нас, как и раньше, заторы в Массандре и Ялте, а также в Саках (через этот город идет поток в Евпаторию – ИФ). В Ялте за счет оптимизации системы управления дорожным движением (с помощью разметки, знаков и т.д.) удалось избежать частично заторов, но саму Ялту мы, конечно, не спасли. Там трафик сейчас около 30 тысяч автомобилей в сутки – это для существующей сети за пределами.

По Сакам проект в экспертизе. Мы предусмотрели в рамках капитального ремонта расширение дороги до четырех полос (сейчас их две – ИФ) с организацией транспортных развязок в одном уровне и, тем самым, избежали пересечения светофорных объектов. Мы сейчас не можем начать работы из-за турсезона. В сентябре мы к ним приступим и до конца года сделаем. Дорожная сеть в городе Саки будет расширена, в следующем году там будет достаточно комфортно.

Кроме того, к следующему сезону, немного досрочно, мы откроем четырехполосный участок трассы Симферополь – Евпатория – Мирный, до села Скворцово. В 2021 году начнем строительство второго этапа – от Скворцово до самой Евпатории.

– **Вице-премьер РФ Марат Хуснуллин** в ходе недавней поездки в Крым упоминал расширение дорог до границы с Украиной. Почему это необходимо с учетом, что поток машин на этих направлениях относительно небольшой?

– Дорога, которая идет на Армянск, соединяет Украину через территорию Крымского полуострова с материковой частью Российской Федерации, а дальше – Абхазия, Грузия. Это – международный коридор. Конечно, ее нужно доводить до дороги первой категории. У нас трасса «Таврида» и Крымский мост полностью соответствуют этим нормативам. Добавлю, что подходы к Крымскому мосту со стороны Таманского полуострова уже выполнены. Сейчас также проводятся масштабные работы на территории Краснодарского края как раз для создания этого международного транспортного коридора.

Дорога Симферополь – Армянск относится к этому коридору. Поэтому мы предусмотрели в программе развития Крыма, которая согласована **министерством транспорта** и **министерством экономического развития РФ**, строительство дороги первой категории до границы с Украиной. Плюс, строительство отдельного обхода Армянска, чтобы вывести транзитный поток, который сейчас идет через центр города.

Также предусмотрен капитальный ремонт дороги до Джанкоя и от Джанкоя до границы с Украиной.

Источник финансирования этих объектов на данный момент не определен.

– Хуснуллин заявлял, что качество трассы «Таврида» позволяет пересмотреть планку максимальной скорости движения с 90 до 110 километров в час. Когда может быть принято такое решение: рабочим вводом в сентябре или после окончательного ввода в эксплуатацию?

– Основным параметром является безопасность. Трасса «Таврида» пока не оснащена системой автоматического управления движением, которая будет установлена Федеральным дорожным агентством. Поэтому я бы не торопился с такими решениями. Мы считаем, что дорога сначала должна быть апробирована, дооснащена электронными системами управления дорожным движением. А потом уже можно поднимать вопрос о переводе ее в автомагистраль.

– Когда «Таврида» обрстет инфраструктурой? Туристы жалуются, что нет даже заправок. Почему параллельно не идет эта работа?

– Проведены конкурсы на строительство шести многофункциональных зон (МФЗ) и 12 автозаправочных станций. В настоящее время по четырем из них начаты работы компаниями «Кедр» и «ТЭС» (крупнейшие крымские нефтетрейдеры – ИФ). Мы ожидаем, что они заработают к началу следующего туристического сезона. Дело в том, что они могут быть построены только после сдачи «Тавриды», сделать это раньше технически невозможно.

Здесь возникает именно юридический вопрос. Проведение работ в зоне несданного объекта невозможно. Мы будем инициировать внесение изменений в законодательство РФ, которое дает возможность проектирования и строительства объектов сервиса одновременно со строительством автомобильных дорог. Это общероссийская проблема.

Мы надеемся, что с поддержкой **Марата Шакирзяновича Хуснуллина**, который так активно взялся, в том числе, за корректировку нормативной базы, которая обеспечивает возможность оперативного строительства, компромисс будет найден.

<https://www.interfax-russia.ru/south-and-north-caucasus/exclusives/ministr-transporta-kryma-sergey-karpov-obemy-dorozhnyh-rabot-v-krymu-i-szhatye-sroki-trebuyut-osobyh-resheniya>

РОССИЯ 24; АРСЕНИЙ МОЛЧАНОВ; 2020.19.08; ОЖИВЛЕНИЕ В НЕБЕ: РОССИЙСКУЮ АВИАЦИЮ ВЫТЯГИВАЮТ ТУРИСТЫ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

Авиабизнес постепенно оживляется. Симферополь и Сочи: вот два наиболее востребованных направления последнего времени. Особенно большой спрос показывают низкобюджетные перевозки.

<https://www.vesti.ru/video/2214883>

ТАСС; 2020.19.08; РАСХОДЫ БЮДЖЕТА ПО НАЦПРОЕКТАМ ЗА I ПОЛУГОДИЕ ИСПОЛНЕНЫ НА 35%

Расходы федерального бюджета РФ на реализацию национальных проектов и **Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** в I полугодии 2020 года исполнены на 35,1% от запланированного на 2020 год финансирования, следует из данных Счетной палаты.

Это на 2,7 процентного пункта (п.п.) выше уровня исполнения за аналогичный период 2019 года.

По трем **нацпроектам** уровень исполнения расходов федерального бюджета составил менее 25%: это **нацпроект «Цифровая экономика»** – 10,5%, **«Международная кооперация и экспорт»** – 14,8% и **«Экология»** – 21,8%.

Расходы бюджета на реализацию Федеральных адресных инвестиционных программ (ФАИП) за январь – июнь 2020 года исполнены на 25,1%, что на 3,5 п.п. выше, чем годом ранее.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/9242583>

ТАСС; 2020.19.08; ПАРУСНИК «СЕДОВ» ОТПРАВИЛСЯ В АРКТИЧЕСКУЮ ЭКСПЕДИЦИЮ ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ

Крупнейший в мире парусник «Седов» в среду отправился в арктическую экспедицию, в ходе которой впервые пройдет по Северному морскому пути. Переход Владивосток-Калининград планируется завершить через 78 суток, сообщили в Росрыболовстве.

«Впервые за последние 150 лет барку «Седов», крупнейшему паруснику в мире, поручено осуществить арктическое плавание Северным морским путем. Наша задача – отдать дань Георгию Яковлевичу Седову, чьим именем назван барк, это капитан, который посвятил свою жизнь исследованию Арктики. Важно подготовить кадры, которые бы понимали, как работать в Арктике, там суровые условия. Желаем вам, как говорят полярники, чистой воды, путеводной полярной звезды и семь футов под килем», – сказал на церемонии проводов судна заместитель руководителя Росрыболовства Петр Савчук.

«Переход судна такого класса по арктическим морям – событие уникальное и не имеет аналогов в истории. Помимо решения обучающих и научно-практических задач экспедиция имеет большое символическое значение и призвана привлечь внимание мировой общественности к вопросам рационального и бережного освоения Арктики, продемонстрировать транспортный потенциал кратчайшего маршрута между Востоком и Западом», – отметил в приветствии участникам экспедиции «Северный морской путь» Министр сельского хозяйства РФ Дмитрий Патрушев.

Экспедиция Владивосток-Калининград продлится с 19 августа по 15 ноября 2020 года – 8 305 морских миль и 78 суток перехода. По маршруту Северного морского пути «Седов» зайдет в порту Петропавловска-Камчатского, Певека, Сабетты, Мурманска. Расстояние от порта Владивостока до восточного рубежа Северного морского пути составляет 2760 морских миль. Расстояние от Петропавловск-Камчатского до восточного рубежа Северного морского пути составляет 1370 морских миль.

Барк «Седов» является самым большим учебно-парусным судном в мире. В следующем году «Седов» отметит 100-летний юбилей. Переход «Седова» по Северному морскому пути станет завершением кругосветного плавания с участием парусников Паллада и Крузенштерн, посвященного 200-летию открытия Антарктиды русскими мореплавателями Беллинсгаузеном и Лазаревым, а также 75-летию Победы. Северный морской путь – судоходный маршрут, главная морская коммуникация в российской Арктике. Проходит вдоль северных берегов России по морям Северного Ледовитого океана (Баренцево, Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское, Чукотское и Берингово).

Развитие Севморпути одна из задач инициированных президентом России Владимиром Путиным национальных проектов. Большая часть задач по развитию транспортной инфраструктуры Севморпути входит в **Комплексный план расширения и модернизации магистральной инфраструктуры до 2024 года.**

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/parusnik-sedov-otpravilsa-v-arkticeskuu-ekspediciu-po-severnomu-morskому-puti>

ТАСС; 2020.19.08; НА СТРОИТЕЛЬСТВО ПЕРРОНА АЭРОПОРТА КАМЧАТКИ ОБЪЯВИЛИ ТЕНДЕР НА 2,9 МЛРД РУБЛЕЙ

Федеральное госпредприятие «Администрация гражданских аэропортов» объявило тендер на 2,9 млрд рублей по строительству нового перрона аэропортового комплекса Петропавловск-Камчатский (Елизово). Об этом сообщил в среду ТАСС представитель правительства Камчатского края.

С 2019 года в столице региона ведется строительство нового терминала аэропорта. Подключение объекта к коммунальной сети должно завершиться до конца года.

«Стоимость контракта составит более 2,9 млрд рублей <...> Тендер был объявлен на этой неделе. Заявки на участие в тендере будут приниматься до 26 августа, итоги подведут на следующий день», – сообщил собеседник агентства.

По информации краевых властей, подрядчик до конца 2022 года должен будет построить новый перрон, установить на объекте светосигнальное и прочее необходимое оборудование, построить внутренние дороги аэродрома и технические сооружения, реконструировать очистные сооружения.

Полный проект модернизации главной воздушной гавани Петропавловска-Камчатского предусматривает строительство нового перрона, нового четырехэтажного пассажирского терминала внутренних и международных рейсов площадью около 45 тыс. кв. м, оснащенного четырьмя телескопическими трапами. В состав аэровокзального комплекса также войдут гостиница на 131 номер и деловой центр общей площадью более 14 тыс. кв. м.

Реконструкция аэропортового комплекса на Камчатке реализуется по государственной программе «Развитие транспортной системы» и **комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.**

<https://tass.ru/v-strane/9234701>

ТВОЙ ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2020.19.08; ВОЗДУШНЫЕ ВОРОТА КОЛЫМЫ. КАК СОВЕРШЕНСТВУЕТСЯ АЭРОПОРТ МАГАДАНА

Аэропорт с каждым годом становится комфортнее и надежнее благодаря федеральной поддержке.

«Пусть это далеко, да и накладно, могу уехать к другу в Магадан...», – слова одной из песен Владимира Высоцкого, имя которого с прошлого года носит главный колымский аэропорт. Чтобы иметь возможность в любой день отправиться на Золотую Колыму или вылететь из региона, Международный аэропорт Магадан (Сокол) ежегодно обновляется за счет средств федерального бюджета.

САМЫЙ БОЛЬШОЙ САМОЛЕТ

Выделяемые средства позволяют совершенствовать аэродромную инфраструктуру, за счет чего повышается авиационная безопасность и надежность полетов, пассажирам предлагается больше комфорта. Колыма теперь принимает практически все типы воздушных судов. Внимание к развитию авиации на Колыме со стороны федеральных органов власти объясняется тем, что Магаданская область – один из трех регионов Дальнего Востока, где альтернативных способов пассажироперевозок нет.

Ярким подтверждением масштабных изменений стала посадка в магаданском аэропорту самого большого самолета в мире – Boeing 747-8F авиакомпании «AirBridgeCargo» с максимальной взлетной массой свыше 447 тонн. Раньше колымский аэропорт о таком и мечтать не мог. Теперь есть подходящая взлетно-посадочная полоса и современное оборудование. С 2006 года по федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России» за счет госказны идет строительство и реконструкция объектов федеральной собственности аэродромной инфраструктуры.

ТРИ МИЛЛИАРДА НА ТРИ ГОДА

Сейчас продолжается второй этап реконструкции, рассчитанный на 3 года и более чем на 3 миллиарда рублей. Нынешняя работа – продолжение многолетней череды обновлений. Заказчиком-застройщиком, согласно распоряжению Правительства РФ, выступает «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)». Как сообщило предприятие, инфраструктура аэропорта будет соответствовать современным требованиям обслуживания авиaperевозок и транспортной безопасности. Поэтапно обновляется перрон, светосигнальное оборудование, контрольно-пропускные пункты, стоянки воздушных судов. Появится в колымском аэропорту и отдельная стоянка для обработки самолетов спецжидкостями, соответствующая всем последним экологическим требованиям. Подрядчик реконструирует ограждение по периметру перрона, очистные сооружения ливневой канализации, аварийно-спасательную станцию.

Эта работа в совокупности с реализацией собственного плана модернизации, региональной поддержкой и участием в программе развития Особой экономической зоны Магаданской области позволяет колымскому аэропорту уверенно развиваться. Как рассказало руководство аэропорта, на обновление парка спецавтотранспорта и средств перронной механизации только в прошлом году предприятие направило около 34 миллионов рублей. Сейчас пассажиров доставляют к самолету современными автобусами, маломобильные граждане пользуются амбулифтом и комфортной специально оборудованной комнатой ожидания, на случай непредвиденных ситуаций есть и уникальный пожарный автомобиль, оснащенный экспериментальным оборудованием.

РЕКОРДНЫЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ

Спрос на авиаперевозки в регионе неизменно растет. В 2019 году аэропорт обслужил почти 428 тысяч человек – рекордный показатель в новейшей истории предприятия. На авиамаршрутах задействованы самолеты большой вместимости – до 450 кресел. Магадан соединен воздушными трассами с Москвой, Хабаровском, Петропавловском-Камчатским, Новосибирском, Владивостоком, Анадырем, Якутском и Иркутском. Также осуществляются внутрирегиональные авиаперевозки до Сусумана, Омолона, Эвенска, Омсукчана и Сеймчана. Многие маршруты субсидируются из федерального и регионального бюджетов. Кстати, на днях **Председатель Правительства России Михаил Мишустин**, исполняя поручение **Президента РФ Владимира Путина**, расширил географию субсидируемых перевозок для Магадана на 4 направления – в Красноярск, Благовещенск, Якутск и Анадырь.

Сейчас в судьбе главного колымского аэропорта новый этап – акции ОАО «Аэропорт Магадан» переданы из федеральной в региональную собственность. Указ подписал в середине мая текущего года **Президент России**. Как отмечают на предприятии, это открывает новые возможности.

РЕКОНСТРУКЦИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ АЭРОПОРТОВ

Комплексно обновляются и другие воздушные гавани региона. В федеральный **план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры РФ** государственной программы «Развитие транспортной системы» в прошлом году попали 2 аэропорта в Магаданской области – в поселках Сеймчан и Эвенск. До 2024 года в них должна появиться современная инфраструктура, позволяющая принимать более современные воздушные суда. Это позитивно скажется на пассажиропотоке и в целом транспортной доступности колымских районов.

В Сеймчане работы начались в прошлом году. На его обновление из федерального бюджета выделяется 1,5 миллиардов рублей. Работы должны быть завершены в 2022 году. После начнется реконструкция аэропорта в административном центре самого труднодоступного района Колымы – «Эвенск».

Напомним, что на Восточном экономическом форуме в 2019 году **президент России Владимир Путин** заявил о том, что до 2024 года будут реконструированы 40 аэропортов Дальнего Востока.

<https://tvoidv.ru/news/vozdushnye-vorota-kolymy-kak-sovershenstvuetsya-aeroport-magadana/>

ТАСС; 2020.19.08; ДОЛЯ КАЧЕСТВЕННЫХ ДОРОГ НА КУБАНИ ЗА ПЯТЬ ЛЕТ ВЫРОСЛА БОЛЕЕ ЧЕМ НА ТРЕТЬ

Доля качественных дорог в Краснодарском крае за последние пять лет выросла более чем на треть и достигла показателя в 68,9%, сообщил ТАСС губернатор Вениамин Кондратьев. По его словам, в 2020 году в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные дороги»** власти региона начали реализацию крупных дорожных проектов – строительство нового моста между Кубанью и Адыгеей и обновление важной региональной трассы Краснодар – Ейск.

В летний период загруженность дорог в Краснодарском крае достигает пика, на трассах, ведущих к Черноморскому побережью, образуются пробки, заторы возникают и в населенных пунктах региона, через которые следует транзитный транспорт из-за отсутствия объездов. Нагрузка на транспортную инфраструктуру Кубани еще больше увеличилась после открытия Крымского моста. В регионе на протяжении последних лет по поручению губернатора ведется активная работа по приведению в порядок ведущих к побережью трасс и муниципальных дорог, строительство новых за счет регионального бюджета и федеральных госпрограмм. В городских агломерациях стартовал ремонт и строительство дорог в рамках **нацпроекта**.

«За пять лет на Кубани построено и капитально отремонтировано более 3,2 тыс. км автомобильных дорог: речь идет только об участках, которые находятся в ведении края – регионального и межмуниципального значения, также мы привели в порядок почти 2,5 тыс. км улично-дорожной сети в населенных пунктах. Большим подспорьем здесь стал национальный проект «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» – за год реализации **нацпроекта** в Краснодаре, Сочи и Новороссийске доля дорог, соответствующих нормативным показателям, увеличилась с 49% до более чем 62%. В этом году показатель составит 68,9% – это более 1,9 тыс. км дорог», – сообщил губернатор.

По его словам, общий объем финансирования всех мероприятий **нацпроекта** в регионе в этом году увеличился практически вдвое, до 8,1 млрд рублей в текущем. За счет этого в 2020 году уже привели в порядок 193 объекта местного значения в Краснодарской, Сочинской и Новороссийской городских агломерациях общей протяженностью 183,4 км.

«В рамках национального проекта «Безопасные и качественные дороги» на Кубани идет не только ремонт, но и строительство, и реконструкция дорог и мостов. В этом году объекты, реализующиеся по **нацпроекту**, более масштабные», – рассказал глава региона.

Вице-губернатор Краснодарского края Алексей Вороновский уточнил, что по итогам 2019 года на сети дорог регионального значения доля трасс в нормативном состоянии увеличилась с 68% (6156,86 км) до 68,9% (6238,35 км).

Доступные дороги для жителей Кубани

По словам главы региона, за последние пять лет общий объем дорожного фонда Кубани увеличился почти втрое – с 18,6 млрд рублей в 2015 году до 33,3 млрд рублей в 2020 году.

«Это позволило нам не просто заниматься латочным ремонтом дорог, а приступить к строительству новых участков трасс. Среди знаковых проектов – дорога от станции Тенгинской до – границы с Адыгеей в Усть-Лабинском районе: жителей соседних населенных пунктов разъединяло расстояние в 45 километров, теперь оно сократилось до 11 км. Достроена дорога от станции Нижегородской до поселка Мезмай: до этого люди передвигались на высокопроходимой технике, по-другому было просто не проехать. А строительство дороги станица Журавская – Тихорецк позволило решить проблему с перегрузкой дорожной сети города и вывести транзитное движение из центра Тихорецка за его пределы», – отметил Кондратьев.

По словам Кондратьева, одним значимых текущих проектов для жителей Краснодарского края является стартовавшее в этом году строительство обхода станицы Ленинградской. Здесь через небольшой населенный пункт с преимущественно однополосным движением идет большой автотрафик к Крымскому мосту. Это создает неудобство не только водителям транзитных автомобилей, но и самим местным жителям. Строительство обхода является также частью формирования нового транспортного подхода к Крымскому мосту.

«Маршрут основного магистрального подъезда к Крымскому мосту со стороны центральной России пройдет через станицу Ленинградскую по автодороге Краснодар – Ейск. Таким образом, строящийся обход этого населенного пункта имеет стратегическое значение для развития туристической отрасли, так как число автомобилистов, направляющихся на курорты Краснодарского края и Крыма, с улучшением дорог только

растет», – пояснил ТАСС вице-губернатор Краснодарского края Алексей Вороновский. Он уточнил, что протяженность объезда составит порядка 16,6 км, на нем предусмотрено строительство трех транспортных развязок в разных уровнях.

Вороновский также обратил внимание на значимость начавшейся реконструкции автодороги Краснодар – Ейск от границы Динского и Тимашевского районов до станции Медведовской. Эта трасса ведет из краевого центра к побережью Азовского моря, по ней следуют как гости региона, так жители небольших населенных пунктов. Сейчас большая часть автодороги имеет двухполосное движение. «В летний период из-за увеличения туристов и перевозок сельхозпродукции наблюдается затрудненное движение транспорта по автодороге Краснодар – Ейск. Проведенная реконструкция сделает дорогу гораздо более безопасной, а передвижение по данной трассе станет комфортным для жителей и гостей Кубани», – отметил замглавы региона.

Для решения проблемы межрегионального сообщения в рамках **нацпроекта** в 2020 году начали строительство нового моста через реку Кубань, соединяющего Краснодар и территорию Республики Адыгея. Нагрузка на данный участок кратно выросла в связи с активной застройкой в районе административной границы между регионами, имеющими общую транспортную систему. Кроме того, через действующий мост едут автомобили, направляющиеся в сторону Черноморского побережья. Старый мост не выдержан нагрузки, его решили заменить новым, который будет построен до 2024 года неподалеку от существующего.

«Эксплуатация существующего Яблоновского моста нецелесообразна ввиду его технического состояния и поэтому в дальнейшем планируется объект демонтировать», – сообщили ТАСС в министерстве транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края. Мегапроект Кубани

В настоящее время на Кубани реализуется несколько федеральных проектов по развитию дорожной сети. Одним из них является строительство нового подхода к Крымскому мосту. В 2020 году был заключен контракт на проектирование трассы, которую построят к 2024 году. Она призвана решить не только проблему загрузки существующих дорог в пик курортного сезона, когда туристы стремятся посетить объекты обоих Крыма и Краснодарского края, но и будет способствовать развитию транспортной логистики между субъектами РФ и деловых связей.

Протяженность нового участка трассы А-289 составит 119 км, общая стоимость проекта достигает 100 млрд рублей. Дорога пройдет в обход населенных пунктов и обеспечит скоростное сообщение между Кубанью и Крымским полуостровом. Работы будут проходить в рамках федерального проекта. Губернатор Кондратьев ранее отмечал, что новая дорога значительно повысит транспортную доступность промышленных, портовых и туристических районов Кубани: Славянска-на-Кубани, Крымска, Анапы, Темрюка и всего Таманского полуострова.

«Предусмотрено строительство четырехполосной автомобильной дороги первой категории, четырех транспортных развязок, восьми путепроводов, моста через реку и 25 мостов через каналы», – сказал Вороновский.

В министерстве транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края ТАСС сообщили, что среднегодовая суточная интенсивность движения по единственному существующему на данный момент подходу к Крымскому мосту, который проложен по автомобильной дороге федерального значения А-289 Краснодар – Славянск-на-Кубани – Темрюк – Белый, составляет до 30-40 тыс. автомобилей, а прогноз на 20-летний период предполагает увеличение интенсивности до 72,6 тыс. автомобилей в сутки. «Причем по новому направлению пойдет 55% этого трафика», – отметили в министерстве.

С открытием движения по Крымскому мосту назрела и необходимость развития транспортной инфраструктуры в краевом центре – Краснодаре. В городе усугубилась проблема пробок из-за движения по его территории транзитного транспорта, особенно

грузового, которая была актуальной для делового центра края и ранее. Для ее решения в ближайшее время начнется строительство дальнего западного обхода Краснодара.

«Трасса объекта выбрана таким образом, чтобы выйти из города Краснодара, не затрагивая зону Краснодарской агломерации и минимизировать прохождение трассы в черте населенных пунктов, в связи с чем полностью исключить необходимость сноса существующей жилой застройки. Планируемое начало реализации строительства – второе полугодие 2020 года, продолжительность – 24 месяца», – сообщили ТАСС в министерстве, уточнив, что стоимость реализации проекта составляет почти 40 млрд рублей.

Комфортная дорога к морю

Так как Краснодарский край является основным туристическим регионом РФ, власти уделяют особое внимание ремонту и реконструкции участков черноморских трасс. Как сообщили в министерстве со ссылкой на данные ФКУ «УпрдорЧерноморье», 68% трасс федерального значения в настоящий момент находятся в нормативном состоянии. «А к январю 2021 года эта цифра составит уже 70,7%», – отметили в министерстве.

Так, в 2020 году приведут в порядок 55 км трассы автодороги М-4 «Дон», которая обеспечивает связь с побережьем. Сейчас на трассе ведется реконструкция транспортной развязки на участке от Краснодара до Новороссийска. В летний период на этом участке трассы фиксируют большой трафик как легкового, так и грузового транспорта, причем по этой автодороге туристы следуют не только в сам Новороссийск, но и на другие курорты края – Геленджик, Анапу.

Строительство развязки позволит развести транспортные потоки грузового транспорта, следующего в порт и отдыхающих, направляющихся по данной трассе в курортные города региона. Развязка станет двухуровневой, будет иметь шесть полос для движения в обоих направлениях, а расчетная скорость движения на этом участке автодороги составит 150 км/ч.

В Сочи к концу года планируют также завершить капитальный ремонт тоннеля №6 на Обходе курортного города на федеральной трассе А-147 Джубга – Сочи. Это обеспечит транзитный коридор мимо загруженного Центрального района Сочи в Имеретинскую низменность, горный кластер и к границе с Абхазией.

<https://tass.ru/v-strane/9238423>

ТАСС; 2020.19.08; В ДАГЕСТАНЕ ПЛАНИРУЮТ ПРИВЛЕЧЬ В БЮДЖЕТ ДО 700 МЛН РУБЛЕЙ ОТ ВИДЕОКОНТРОЛЯ НА ДОРОГАХ

Власти Дагестана рассчитывают, что использование комплексов автоматической фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения поможет привлечь в бюджет около 700 млн рублей, которые будут направлены на повышение безопасности на дорогах республики, сообщил во вторник на своей странице в Instagram первый вице-премьер правительства региона Гаджимагомед Гусейнов.

«На сегодняшний день мы располагаем 276 комплексами автоматической фото- и видеофиксации нарушений ПДД, которые напрямую влияют на дисциплинированность водителей, а соответственно, снижают аварийность, сохраняя жизнь и здоровье людей. <...> Все штрафы за нарушение ПДД, в первую очередь, будут направлены на организацию безопасности дорожного движения: светофоры, расширение дорог, разделительные ограждения, современные системы управления дорожным движением и т. д. Предполагаемый объем средств от работы камер составляет примерно 700 млн рублей», – написал Гусейнов.

Он добавил, что с начала года в Дагестане зарегистрировано 763 дорожно-транспортных происшествия, в которых погибло 162 человека и пострадало 1024 человека. «Это ниже, чем за аналогичный период предыдущих годов», – отметил первый вице-премьер.

Как пояснили в **пресс-службе** главы и правительства Дагестана, повышение безопасности на дорогах региона обсуждалось по вторник на совещании по вопросу функционирования систем фото– и видеofиксации нарушений правил дорожного движения на территории Дагестана, которое провел глава республики Владимир Васильев. В частности, на совещании был затронут вопрос работы станций технического обслуживания, технического осмотра рейсовых пассажирских автобусов – в настоящее время в республике работают 44 таких станции.

«Нам нужно увеличить количество подобных станций, что скажется не только на безопасности пассажиров, но и создаст дополнительные рабочие места», – отметил Васильев.

<https://tass.ru/v-strane/9231415>

ТАСС; 2020.19.08; В НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТАХ ЯКУТИИ В ЭТОМ ГОДУ УСТАНОВЯТ ОКОЛО 30 КОМПЛЕКСОВ ФОТОВИДЕОФИКСАЦИИ

Власти Якутии намерены установить до конца года около 30 стационарных комплексов фотовидеofиксации на дорогах регионального значения, сообщили журналистам в среду в региональном управлении автодорог.

«В этом году на средства из республиканского бюджета планируется дополнительно установить 30 стационарных комплексов фотовидеofиксации на дорогах регионального значения, из них 80% – в Якутске, остальные системы начнут действовать в Мегино-Кангаласском, Мирнинском, Ленском, Намском и Хангаласском районах», – сказано в сообщении.

По мнению властей региона, это позволит добиться ключевого показателя национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» и сократить тяжесть последствий дорожно-транспортных происшествий в 3,5 раза.

Всего с начала реализации **нацпроекта** в республике было установлено 54 стационарных комплекса. «По статистике, если в 2013 году на дорогах погибло 156 человек, то по итогам прошлого года этот показатель снизился до 84 погибших. Таким образом, общее количество ДТП на территории республики идет на снижение. Тем не менее, по национальному проекту до 2024 года необходимо снизить тяжесть последствий ДТП в 3,5 раза в сравнении с 2017 годом, по итогам которого на дорогах погибло 120 человек», – отметили в управлении.

В управлении добавили, что штрафы по административным нарушениям участников дорожного движения поступают в республиканский Дорожный фонд, который финансирует строительство, ремонт и содержание региональных дорог. Кроме того, средства направляются на обеспечение безопасности дорожного движения с установкой дорожных знаков, наружного освещения, барьерных ограждений, светофоров.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/9234173>

ИНТЕРФАКС; 2020.19.08; МИНТРАНС ХОЧЕТ РАЗРЕШИТЬ ЗАКЛЮЧАТЬ КОНТРАКТЫ ОДНОВРЕМЕННО НА СОДЕРЖАНИЕ И РЕМОНТ ДОРОГ

Минтранс РФ разработал проект федерального закона, разрешающего заключать государственные и муниципальные контракты одновременно на содержание, ремонт и эксплуатацию автодорог, следует из материалов, размещенных на портале regulation.gov.ru.

Законопроект предусматривает, что государственные и муниципальные заказчики будут освобождены от необходимости проводить конкурсы для выбора подрядчиков ремонта и содержания автотрасс.

Общественное обсуждение законопроекта проходит с 18 августа до 1 сентября. Планируемый период вступления в силу – ноябрь текущего года.

Обеспечить возможность заключения государственных и муниципальных контрактов, предусматривающих выполнение работ одновременно по содержанию, ремонту и эксплуатации автотрасс, а также разработать методику определения максимальной цены таких контрактов **президент РФ Владимир Путин** поручал по итогам заседания Госсовета, которое состоялось в конце июня 2019 года.

В числе поручений также было расширение перечня оснований для заключения контрактов жизненного цикла. Такие контракты предполагают выполнение одним подрядчиком работ одновременно по проектированию, строительству и реконструкции автомобильных дорог.

<https://realty.interfax.ru/ru/news/articles/120270>

На ту же тему:

<https://www.pnp.ru/social/mintrans-predlagaet-zaklyuchat-kontrakty-odnovremenno-na-remont-i-soderzhanie-dorog.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.19.08; КОЖЕМЯКО ПРЕДЛОЖИЛ МИНТРАНСУ СОЗДАТЬ ВНУТРЕННИЕ КРУИЗНЫЕ МАРШРУТЫ

Губернатор Приморского края Олег Кожемяко предложил **Минтрансу РФ** создать внутренние круизные маршруты, на которых были бы задействованы российские суда, сообщает в среду правительство региона.

Кожемяко принял участие в заседании рабочей группы государственного совета по туризму, физической культуре и спорту во вторник, 18 августа, в Благовещенске. Губернатор рассказал, что на фоне пандемии коронавируса особое внимание будет уделяться развитию внутреннего туризма, популярность которого сильно возросла с закрытием границ.

«В качестве одного из путей привлечения новых туристов на Дальний Восток Олег Кожемяко предложил создание внутренних круизных маршрутов, которые обеспечивались бы отечественными круизными судами. С соответствующей инициативой губернатор Приморского края обратился к представителям **Минтранса России**», – говорится в сообщении.

Представитель федерального министерства транспорта Сергей Егоршев, чьи слова приводятся в сообщении, отметил, что ведомство тоже думает над развитием круизных перевозок, в том числе и над созданием так называемых «велком-зон» – мест, куда приходили бы круизные корабли и где могли бы одномоментно обслужены тысячи туристов. **Егоршев добавил**, что вопрос постройки российских круизных лайнеров в ближайшее время будет поднят в Минпромторге России.

До конца недели участники рабочей группы должны направить предложения по развитию туристской отрасли в регионах. Они будут обобщены и направлены в администрацию **президента России** и Ростуризм для последующей реализации.

В Приморье действует государственная программа «Развитие туризма Приморского края на 2020-2027 годы». Ее целью является создание условий для эффективного развития сферы туризма Приморья, обеспечивающего увеличение вклада отрасли в валовой региональный продукт до 5%.

<https://ria.ru/20200819/1575963995.html>

ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2020.19.08; В КАРЕЛИИ ЗАВЕРШАТ ОБНОВЛЕНИЕ АВТОВОКЗАЛА СТОЛИЦЫ И АВТОСТАНЦИЙ

В **Минтрансе России** под председательством **министра транспорта Российской Федерации Евгения Дитриха** прошло обсуждение развития транспортной инфраструктуры Республики Карелия. В заседании приняли участие глава Карелии Артур Парфенчиков, представители **Минтранса России** и подведомственных агентств,

Минэкономразвития России, Минстроя России, Государственной Думы, организаций транспортного комплекса. Об этом сообщила **пресс-служба Минтранса РФ**.

Участники встречи отметили, что транспортная инфраструктура республики активно развивается. В частности, были реконструированы здания железнодорожных вокзалов в Беломорске и Медвежьегорске, завершается обновление зданий и сооружений вокзального комплекса в Петрозаводске. Завершено строительство нового здания столичного аэровокзала пропускной способностью до 300 пассажиров в час. В 2020 году будет завершена реконструкция автовокзала Петрозаводска и опорной сети автостанций Карелии, в том числе автостанций в поселке Пряжа и городе Пудож.

В рамках развития дорожной сети построено и реконструировано свыше 49 км автодорог регионального значения, продолжается строительство дороги Великая Губа – Оятевщина, реализуется второй этап реконструкции дороги Олонец – Вяртсиля. Реконструируется пункт погранперехода Вяртсиля, увеличивается его пропускная способность, идет оснащение оборудованием контроля. Помимо этого, завершено строительство пяти мостовых сооружений и реализован первый этап строительства Гоголевского путепровода в Петрозаводске. Идет процесс передачи в федеральную собственность региональных автодорог Карелии протяженностью около 700 км., что позволит снизить расходы республиканского бюджета на их обслуживание.

https://www.securitymedia.ru/news_one_11313.html

ТАСС; 2020.19.08; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОДОБРИЛО ПРОДАЖУ 100% МИНУС ОДНА АКЦИЯ «РЖД-ЗДОРОВЬЯ»

Правительство РФ одобрило продажу 100% минус одна акция «РЖД-Здоровье», следует из распоряжения **премьер-министра РФ Михаила Мишустина**.

«Согласиться с предложением Минфина России, согласованным с **Минтрансом РФ** и ОАО «РЖД», о продаже открытым акционерным обществом РЖД 8,87 млрд обыкновенных именных акций АО «РЖД-Здоровье», что составляет 100 процентов минус 1 акция его уставного капитала, по цене не ниже рыночной, определенной на основании отчета независимого оценщика», – говорится в документе.

РЖД планируют в 2020 году продать дочернюю компанию «РЖД-Здоровье», в которой холдинг владеет 100% акций, но сохранить собственную сеть санаториев, ранее сообщал журналистам заместитель генерального директора холдинга Андрей Старков.

«РЖД-Здоровье» создали в 2010 году, компания занимается санаторно-курортным лечением. Как отмечал Старков, в санаториях «РЖД-Здоровья» на данный момент отдыхают в первую очередь не сотрудники холдинга и не их семьи, а сторонние клиенты. РЖД хотят сосредоточиться на своей санаторно-курортной сети и обеспечивать лечение в первую очередь представителей высокотехнологичных профессий, например машинистов.

<https://tass.ru/ekonomika/9235811>

РИДУС; 2020.19.08; НАЗВАН ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ СПИСОК СТРАН, КУДА РОССИЯНЕ СМОГУТ ПОЛЕТЕТЬ ОСЕНЬЮ

Одиннадцать стран заявили о готовности восстановить международное авиасообщение с Россией. Переговоры ведутся еще с тридцатью странами. Какие два фактора в итоге повлияют на принятие решения, «Ридусу» рассказал **советник главы Ростуризма по транспорту, глава транспортного комитета Ассоциации туроператоров России Дмитрий Горин**.

Одиннадцать стран уже заявили о готовности принимать российских туристов: Египет, Объединенные Арабские Эмираты, Куба, Мексика, Мальдивы, Доминикана, Кения, Танзания, Мальта, Хорватия и Черногория. Но нужно дождаться решения оперативного

штаба, который анализирует два критерия: эпидемиологическую ситуацию и принцип взаимности. Очередное заседание оперштаба состоится 21 августа,

– **подчеркнул в беседе с «Ридусом» Дмитрий Горин.**

Эксперт добавил, что данный список будет дополняться. Так, еще с тридцатью странами ведутся консультации и переговоры, однако, что это за страны, пока не называется.

На данный момент Россия восстановила международное авиасообщение с тремя странами: Швейцарией, Великобританией и Турцией. По информации эксперта, ежедневно около 75 рейсов вылетает в турецкую Анталию, а это 25 000 человек. В остальные страны пока можно планировать транзитные путешествия, но это дольше и дороже.

Перед поездками нужно обязательно уточнять актуальный статус правил и рекомендаций той страны, куда вы собираетесь. В ряде стран существует только анкетирование, в каких-то необходима справка об отсутствии коронавируса. Общее правило – все путешествия должны быть со страховкой, а страховка включает лечение от COVID-19,

– отметил советник главы Ростуризма по транспорту.

Требование по страховке в большей степени касается одиночных туристов, поскольку при пакетном туре лечение от коронавирусной инфекции включено в медицинскую страховку.

Ранее **вице-премьер России Дмитрий Чернышенко** заявил, что, пока существует угроза второй волны COVID-19, «никто рисковать своими гражданами точно не собирается». Он призвал россиян ориентироваться на внутренний туризм и обещал, что Ростуризм к осени подготовит предложения, которые станут новым толчком к развитию туристической индустрии в стране.

<https://www.ridus.ru/news/334694>

На ту же тему:

<https://regnum.ru/news/3040363.html>

<https://sobesednik.ru/turizm/20200817-k-vozobnovleniyu-aviasoobsheni>

ФОНТАНКА.РУ; 2020.19.08; В БОЛЬШУЮ ЖИЗНЬ – ИЗ МАКАРОВКИ!

Романтика моря и связанных с ним профессий с давних времен увлекает юные умы. Раньше сбегали в юнги или вербовались во флот, но сейчас это не выход. Научный прогресс привел к тому, что в море выходят корабли без экипажа, порты и верфи обслуживают роботы, и даже сигнал SOS, если случилась беда, уходит по спутниковой связи, а не передается азбукой Морзе. И все же море, в первую очередь, – это люди, и развитие морской индустрии возможно только с грамотными, компетентными и высококвалифицированными кадрами.

Как же выйти в море не просто рядовым матросом, а востребованным специалистом на престижную должность с хорошей зарплатой? Для этого нужно получить высшее образование в Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова.

Университет или, как его привычно называют, «Макаровка», по праву считается флагманом морского образования России. С 1809 года указом императора Александра I, утвердившим Институт корпусов инженеров водяных и сухопутных сообщений, здесь учат профессиям транспортной направленности, а с 1944 года готовят высококвалифицированные кадры для судоходства и портовой инфраструктуры.

Есть много причин, по которым будущим работникам судовых и береговых компаний нужно поступать именно сюда. Назовем самые веские:

Престижные профессии и специальности будущего

Здесь студенты могут получить престижные флотские профессии, которые являются одними из самых востребованных не только в России, но и во всем мире, такие как судоводитель, инженер судовых энергетических установок, инженер судового электрооборудования и средств автоматики, штурман, радист, кораблестроитель.

Учат в университете и специалистов будущего – например, инженеров морской инфраструктуры, специалистов по навигации в условиях Арктики, гидрографов. А если влечет романтика далеких полярных морей, то тем более стоит обратить внимание на ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова. С изучением и освоением Арктики и Антарктики сегодня неразрывно связано развитие флота! Для этого в университете готовят специалистов по гидротехническому строительству.

В Макаровке можно получить передовые флотские специальности, связанные с высокими технологиями. Так, например, много внимания в вузе уделяют развитию безэкипажного судоходства.

При непосредственном участии специалистов университета в Невско-Ладожском районе «Волго-Балта» создали тестовую акваторию «Беспилотник». Это единственная в России официальная площадка для натурных испытаний беспилотной морской и речной техники и технологий безэкипажного судоходства. Здесь удостоверяются, что автоматически управляемые суда безопасны для людей и других кораблей. В перспективе – создание системы сертификации автономных судов.

На базе кафедры судоходства на внутренних водных путях и кафедры электротехники и автоматики создан научно-образовательный центр «Беспилотные технологии на водном транспорте». Там работают не только сотрудники Государственного университета морского и речного флота, но и специалисты других организаций, которые разрабатывают, создают и внедряют беспилотные системы и отдельные решения для них.

В ГУМРФ есть Морской учебно-тренажерный центр – единственный в России международно-аккредитованный центр подготовки специалистов для судов, оснащенных системами динамического позиционирования, один из мировых лидеров в подготовке членов экипажей судов, эксплуатирующихся в полярных водах.

Атомные суда – еще одно направление, в котором у Макаровки нет конкурентов! Как рассказал ректор Сергей Барышников, в университете при участии «Росатома» и «Атомфлота» открыт центр арктических морских компетенций, в котором установлены современные тренажеры. В их числе пять мостиков атомного ледокола, на которых операторы могут одновременно отрабатывать навыки работы во льдах.

Ректор ГУМРФ, Сергей Олегович Барышников

«Сейчас мы единственное гражданское учебное заведение, в котором существует подготовка флотских специальностей по ядерным энергетическим установкам. С «Атомфлотом» у нас заключен договор по подготовке кадров».

«Сейчас мы единственное гражданское учебное заведение, в котором существует подготовка флотских специальностей по ядерным энергетическим установкам. С «Атомфлотом» у нас заключен договор по подготовке кадров».

Гарантированное трудоустройство

В Макаровку поступают те, кто понимает: сейчас флот – не только транспорт! Доставка грузов, научные исследования, добыча ресурсов – эти направления сегодня объединились и тесно взаимодействуют, поэтому специалистов с широким кругозором и качественным образованием ждут в нескольких областях. Работа на флоте требует все больше знаний, причем из разных сфер.

Лучшим выпускникам вуза гарантировано трудоустройство и обеспеченное будущее в судоходных, стивидорных, брокерских, сюрвейерских, транспортно-экспедиторских компаниях как в России, так и за рубежом.

Ректор ГУМРФ, Сергей Олегович Барышников

«У нас давние отношения с крупными российскими судовладельцами, такими, к примеру, как «Совкомфлот», «Росморпорт», «Новошип». Ежегодно значительная часть наших выпускников устраиваются на работу именно в эти компании!»

«У нас давние отношения с крупными российскими судовладельцами, такими, к примеру, как «Совкомфлот», «Росморпорт», «Новошип». Ежегодно значительная часть наших выпускников устраиваются на работу именно в эти компании!»

– Работаете ли вы с круинговыми компаниями и компаниями по подбору персонала?

– Мы на регулярной основе проводим ярмарки вакансий, куда приглашаем и иностранные компании. А работа со многими круингами у нас идет в режиме онлайн. С некоторыми из них подписаны договоры: если они берут нашего выпускника, то возвращают всю сумму, потраченную на его образование. Сейчас много говорят об экспорте российского образования, у нас это работает уже давно и успешно!

– Насколько востребованы выпускники береговых специальностей, в частности портовики, гидротехники, судостроители?

– С портовым направлением все отлично! Перевалка стабильно растет, ей требуется все больше специалистов. В наших портах все хорошо с условиями труда, социальными программами, да и зарплаты высокие. С гидротехниками немного сложнее, но в последнее время администрации бассейнов стараются предоставлять молодым специалистам и жилье, и соцпакет. Что касается судостроителей, то наши специалисты работают и на предприятиях, и в проектных организациях. Но все же мы в основном готовим практиков – тех, кто работает непосредственно в цехах и на верфях судоремонтных заводов.

Широкий выбор не только флотских специальностей

Самые востребованные специальности (а значит, и направления обучения, где самый высокий конкурс):

Судовождение

(Институт «Морская академия»)

Отдельной страницей в жизни курсантов становится плавательная практика на парусном учебном судне «Мир». Еще абитуриентами ребята мечтают попасть на борт прославленного судна – самого быстроходного в этом классе. Здесь они отрабатывают морские практические навыки, первый раз всерьез встречаются с морем, здесь формируется характер. Выпускники с дипломом, в котором написано «судовождение», могут быть гарантированно уверены в своем будущем и смело отправляться в большую жизнь.

Будущих мореходов ждут в крупнейших морских компаниях: ПАО «Совкомфлот», ЗАО «Транзас», ФГУП «Росморпорт», ФГУП «Атомфлот», ОАО «Северное морское пароходство», ОАО «Мурманское морское пароходство», ОАО «Северо-Западное пароходство», Norgas Carriers, ТЕЕКАУ, Stolt Tankers и других.

Информационная безопасность (Институт «Водного транспорта»)

Тем, кто выйдет из вуза с таким дипломом, открыта дорога в технические отделы силовых структур, в службы безопасности государственных, коммерческих, банковских, налоговых и других финансовых учреждений, в проектные организации, в транспортно-логистические предприятия, в IT-компании. Преподаватели и будущие работодатели отмечают, что уровень подготовки выпускников по всем направлениям информационных технологий очень высок.

Технология транспортных процессов по профилю «Организация перевозок и управление на водном транспорте (Институт «Международного транспортного менеджмента»)

Выпускники этого направления успешно работают в судоходных, стивидорных, агентских, брокерских, сюрвейерских, шипчандерских, провайдерских, транспортно-экспедиторских компаниях, а также в транспортных (логистических) подразделениях предприятий и организаций-грузовладельцев, связанных с внешнеторговыми перевозками. Уровень и особенности профиля подготовки обеспечивают им востребованность на рынке труда в российских, и в зарубежных компаниях.

Конкурентное преимущество Института «Международный транспортный менеджмент» – тесное сотрудничество с ведущими морскими транспортными организациями отрасли.

Поэтому студенты посещают морские порты Северо-Западного бассейна и проходят производственную практику в таких компаниях, как Большой порт Санкт-Петербург, Морской порт Высоцк, Спецморнефтепорт Приморск, Пассажирский порт «Морской фасад», «Первый контейнерный терминал», «Балтамерика», «Интранси», Maersk, MSC, CMA, CGM, Schenker и многих других. Разумеется, если они во время практики хорошо себя зарекомендуют, то могут впоследствии рассчитывать на работу в компании, где практиковались.

Кроме этих, самых востребованных, в университете можно выбрать и другие специальности: включая прикладную математику и информатику, электроэнергетику, кораблестроение, экономику и даже туризм!

Выбрать специальность

Не только для мужчин!

В 21 веке море покоряется не только мужчинам! На флоте сегодня успешно строят карьеру и девушки. Всех представительниц прекрасного пола, которые хотят учиться по одному из 22 направлений, Макаровка гостеприимно приглашает на борт, ведь женщина на корабле теперь не к беде, а к конструктивной работе.

Военный учебный центр

Для юношей в университете работает военный учебный центр. Курсанты и студенты поступают после первого учебного года на конкурсной основе и после обучения получают военный билет и звания «офицер запаса» и «матрос запаса». Это немаловажное преимущество: воинское звание и опыт флотской службы без отрыва от образования и потери года!

...И прочие радости студенческой жизни!

Может сложиться впечатление, что у студентов все время занято только учебой и практикой, и нет никаких студенческих радостей, но оно обманчиво. В Макаровке есть множество клубов и кружков по интересам, студия журналистики и независимый новостной канал, хореографические и музыкальные коллективы, команда черлидинга, спортивные секции.

Для тех, кому жизнь без моря не в радость, есть даже яхт-клуб с собственным флотом. Здесь ходить под парусами учат специалисты своего дела, в том числе и капитаны дальнего плавания.

А успешно зарекомендовав себя в одной из 5 номинаций – учебной, научной, спортивной, организаторской или культурно-творческой, – студенты могут получить не только государственную академическую стипендию, но и повышенную.

Макаровка – особая система координат!

Ректор ГУМРФ, Сергей Олегович Барышников

«Мы «берем» у родителей совсем юных мальчиков и девочек, учим их, дорожим ими, бережем их, вкладываемся в них всем – знаниями, силами, временем! И выпускаем в большую жизнь умных, сильных, уверенных в себе специалистов. Мы по-настоящему считаем свой коллектив семьей, которая живет одной системой ценностей. Целеустремленность, чувство локтя, готовность подставить плечо, поделиться опытом, честность, порядочность, радость жить общим духом и общей целью. Макаровка – особая система координат и мы не представляем для себя других истин. И это очень здорово!»

В ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова учатся более 14 тысяч курсантов и студентов. Каждый год университет выпускает 2 тысячи специалистов, бакалавров и магистров. Численность профессорско-преподавательского состава – более 650 человек, из них 65% – доктора и кандидаты наук.

Материал публикуется специально для ГУМРФ

Лицензия на осуществление образовательной деятельности №2565 от 21.03.2017

*Полномочия учредителя осуществляет **Федеральное агентство морского и речного транспорта.**

<https://www.fontanka.ru/longreads/69429862/>

КОММЕРСАНТЬ ЧЕРНОЗЕМЬЕ; АЛЕКСАНДР ПРЫТКОВ; 2020.19.08; ПАССАЖИРОВ ПОДВОЗЯТ К РЕФОРМЕ; В БЕЛГОРОДСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ КАРДИНАЛЬНО ИЗМЕНИТСЯ МАРШРУТНАЯ СЕТЬ

Этой осенью в Белгородской агломерации планируют внедрить новую транспортную сеть. Она будет кардинально отличаться от прежней, в которой маршруты дублируются на 70%. Новая сеть построена на пересадочной модели и состоит из 27 магистральных, 18 городских и 70 подвозящих маршрутов. Разработчики проводят аналогию с метро и уверяют, что в течение 45 минут с момента первой поездки можно будет бесплатно пересаживаться неограниченное количество раз. При этом перевозчиков переведут на брутто-контракты, в которых их доход будет зависеть от пройденных километров. Эксперты отмечают, что к подобной схеме «моментально» привыкнут пассажиры, но не исключают сложностей с частными перевозчиками.

Новую маршрутную сеть Белгородской агломерации на минувших выходных презентовал крупнейший местный оператор общественного транспорта «Единая транспортная компания» (ЕТК). Это результат работы группы, в которую входят региональный департамент строительства и транспорта, администрации Белгорода и пригородного Белгородского района, местный технический университет, ЕТК и московские эксперты, пояснили “Ъ-Черноземье” в мэрии облцентра. Новая схема, по сообщению **пресс-службы**, должна заработать уже осенью.

Основной задачей реформы разработчики считают предоставить жителям возможность передвигаться «без проблем и личного автомобиля». Для этого планируется организация выделенных полос, создание дополнительных остановок и кардинальная смена транспортной сети на основе пересадочной модели.

Разработчики уверены, что она «наиболее оптимальна» для агломерации «с большими территориями индивидуальной застройки и низкой плотностью населения». «Добавление маршрутов без системного анализа, неконтролируемый рост числа маршруток, преимущественно старые автобусы малого и среднего класса, несоблюдение расписания, заторы на остановках и опасные маневры в погоне за пассажирами и прибылью – неполный перечень проблем, которые накопились со времени передачи общественного транспорта в частные руки», – следует из презентации проекта.

По данным мэрии, сегодня в Белгороде работают 127 маршрутов, при этом порядка 70% в той или иной степени дублируют друг друга. Все они будут ликвидированы, а вместо них появятся 115 новых: 27 магистральных, 18 городских и 70 подвозящих и сезонных маршрутов. Сейчас агломерацию обслуживают 530 автобусов разного класса и 38 троллейбусов, а также около 50 «подменных» единиц. В результате реформы общее количество единиц транспорта сократится до 493, при этом до 167 вырастет число автобусов большей вместимости. Кроме того, на подмене останутся 50 единиц.

Магистральные маршруты станут основой транспортного каркаса новой сети, а по качеству работы «должны быть не хуже метрополитена». На 2/3 их должны будут обслуживать автобусы большого класса и на треть – среднего. По сравнению с действующей схемой количество таких маршрутов сократится на 21. В час пик интервал движение «не будет» превышать 10 минут, вечером он увеличится до 15–20 минут. Часть таких магистральных маршрутов проложены по улицам, ранее не охваченным общественным транспортом. Городские маршруты свяжут социальные объекты и спальные районы. Их интервал движения составит 30 минут. На подвозящих маршрутах жители пригородов смогут добраться до остановок магистральных. Также возле них предусмотрено создание шести бесплатных перехватывающих автопарковок. Каждый подвозящий автобус может совершать 5–7 рейсов в день.

На городских и подвозящих маршрутах планируется использование низкопольного транспорта малой и средней вместимости. Также «по многочисленным просьбам горожан» предусмотрены два ночных маршрута.

Изменится и нумерация: городские получают две цифры, межмуниципальные три, при этом каждая цифра будет означать категорию маршрута и его направление, а магистральные и ночные будут начинаться, соответственно, с буквы «М» и «Н». «Принцип присвоения номеров маршрутам новой сети не связан с нумерацией действующей сети, так как сохранение старых номеров может вызвать дополнительные сложности для навигации пассажиров», – пояснили в **пресс-службе** мэрии.

Разработчики особо подчеркнули, что пересадка между маршрутами будет бесплатна «при оплате проезда банковской картой». В течение 45 минут после первой оплаты можно совершать неограниченное количество пересадок. При этом при входе в каждый автобус необходимо прикладывать карту к валидатору. «Сумма будет рассчитана автоматически. Цена за проезд складывается из городского и пригородного тарифов с покилометровой тарификацией», – следует из презентации проекта.

Ключевым изменением реформы также называется переход на брутто-контракты, когда зарплата водителей «будет зависеть от километров в пути, а не от количества перевезенных пассажиров».

Директор Института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики, председатель общественного совета при Минтрансе РФ Михаил Блинкин называет актуальной организацию подвозящих маршрутов без двойной тарификации: «Ни в одном городе мира не пройдет двойная оплата». По словам эксперта, сейчас есть множество инструментов для организации единичной оплаты при разном количестве пересадок, и уже не раз проверено, что к такой схеме жители привыкают «ментально». «Возможно недовольство со стороны небольшой группы, которая в принципе ездит редко, но это совсем узкий сегмент», – отметил господин Блинкин. По его мнению, принципиальный момент в том, что при такой системе преимущество получают муниципальные перевозчики, обладающие большим автопарком.

«Кроме того, болезненная вещь в том, что в рамках такой системы выручка централизована, а маршруточники живых денег не получают. Но именно с ними привыкли работать частные перевозчики. С другой стороны, более-менее цивилизованные частники понимают, что гарантированная выручка за выполненные рейсы – совсем неплохая экономика, тем более если контракты долгосрочные», – заключил Михаил Блинкин.

<https://www.kommersant.ru/doc/4458961>

Ъ; ЕКАТЕРИНА РУДЕНКО; 2020.19.08; НА НЕДАВНО ПОСТРОЕННОМ В ЯРОСЛАВЛЕ МОСТУ НАЧАЛ ПРОВАЛИВАТЬСЯ АСФАЛЬТ

В Ярославле провалился асфальт на пешеходной части построенного в 2018 году Краснопереконского автомобильного моста через реку Которосль. Местные жители опубликовали фотографии разрушившегося асфальтового покрытия в социальной сети в группе «Дороги Ярославля». В мэрии Ярославля сообщили “Ъ-Ярославль”, что подрядчику уже направлено предписание на исправление дефектов по гарантийным обязательствам.

Мост был открыт в июле 2018 года. На торжественное открытие приезжал **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**. Работы по реконструкции моста через реку Которосль в створе Комсомольской площади проводила подрядная организация ООО «Московская Инженерно-Строительная Компания». С подрядчиком был заключен контракт на сумму более 640 млн. руб. В мэрии Ярославля отметили, что на данный момент мост находится на гарантии, и подрядчик обязан за свой счет исправить все выявленные дефекты.

Это не первый мост в регионе, где возникли проблемы с покрытием и качеством работ. Ранее “Ъ-Ярославль” сообщал о том, что в поселке Некрасовское Ярославской области у

построенного в 2019 году моста через реку Солоница стоимостью в 50 млн. руб. дождями размывло насыпь. Восстановительными работами по гарантии занимается подрядчик. А в поселке Борисоглебский мост, построенный в 2015 году, разрушился из-за штормового ветра.

<https://www.kommersant.ru/doc/4459352>

Ъ; АНТОН АНТОНОВ; 2020.19.08; В ЯРОСЛАВЛЕ ДЛЯ НОВОКУЗНЕЦКА ЗАКУПИЛИ 119 ПАССАЖИРСКИХ АВТОБУСОВ

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) объявила о закупке у ярославской компании «ЯрКамп» 119 пассажирских автобусов с последующей передачей их в лизинг расположенному в городе Новокузнецке дочернему предприятию санкт-петербургской транспортной компании «Питеравто», сообщается на портале госзакупок. Цена контракта составила 1,1 млрд руб. с НДС.

В настоящее время закупка завершена. Согласно документам, размещенным на портале госзакупок, «ЯрКамп» до 15 ноября 2020 года включительно поставит ГТЛК 119 пассажирских автобусов марки КАВЗ 4270-80, оборудованные двигателями, работающими на газе. По условиям закупки автобусы должны быть выпущены в 2020 году. В автобусах должно быть 28 пассажирских кресел и одно место для размещения пассажира в инвалидной коляске. Общая вместимость автобуса этой марки составляет до 90 человек. Указано также, что автобусы должны быть синего цвета и оснащены электронными информационными табло.

В документах портала госзакупок указано, что лизингополучателем поставляемых компанией «ЯрКамп» автобусов является дочернее предприятие транспортной компания «Питеравто» – ООО «Автотранспортная компания», находящееся в городе Новокузнецке.

Государственная транспортная лизинговая компания управляется **Минтрансом России** и находится в собственности РФ. ГТЛК занимается лизингом автомобильной, железнодорожной и авиационной техники, а также морских и речных судов.

Ярославская компания ООО «ЯрКамп» основана в 1994 году. Она специализируется на реализации, ремонте и гарантийном обслуживании автобусов и грузовой техники. Филиалы компании открыты в нескольких регионах, а головной офис находится в Ярославле.

<https://www.kommersant.ru/doc/4459105>

ТАСС; 2020.19.08; ПОЕЗД НИЖНИЙ НОВГОРОД – ВЕЛИКИЙ НОВГОРОД ВОЗОБНОВИТ ЕЖЕДНЕВНОЕ КУРСИРОВАНИЕ С 21 АВГУСТА

Скорый поезд № 41/42 сообщением Нижний Новгород – Великий Новгород возобновит ежедневное курсирование на постоянной основе с 21 августа. Об этом говорится в сообщении, распространенном в среду пресс-службой Горьковской железной дороги.

«С 21 августа скорый поезд № 41/42 сообщением Нижний Новгород – Великий Новгород возобновит ежедневное курсирование на постоянной основе. С начала месяца ежедневные рейсы поезда были восстановлены временно в тестовом режиме. Ранее периодичность его курсирования была сокращена в связи со снижением пассажиропотока и ограничениями, которые действовали в субъектах РФ из-за неблагоприятной эпидемиологической обстановки», – говорится в сообщении.

Поезд отправляется из Нижнего Новгорода в 16:25, прибывает в Великий Новгород на следующий день в 06:24, из Великого Новгорода отправляется в 21:20, прибывает в Нижний Новгород на следующий день в 09:58.

Как отметили в **пресс-службе**, перед выходом в рейс вагоны проходят обязательную дезинфекцию, в пути осуществляется уборка с использованием обеззараживающих средств. После отправления состава в рейс проводится бесконтактная термометрия всех пассажиров.

<https://tass.ru/ekonomika/9236953>

ПРАЙМ; 2020.19.08; ОКОЛО 75% ИМПОРТНЫХ КОНТЕЙНЕРОВ ОФОРМЛЯЕТСЯ В ДФО К ПЕРЕВОЗКЕ ЭЛЕКТРОННО – РЖД

Около 75% импортных контейнеров было оформлено к перевозке электронным способом на Дальнем Востоке в июле, сообщила **пресс-служба** в среду **РЖД**.

«В июле 2020 года в рамках проекта ИНТЕРТРАН было оформлено более 2,5 тысячи электронных накладных (74% от общего числа) на перевозку импортного груза в контейнерах из стран АТР по 79 направлениям, включая Москву, Санкт-Петербург, Екатеринбург, Новосибирск», – говорится в сообщении.

Отмечается, что всего с начала года оформлено более 11,4 тысячи электронных документов, а их среднеемесячное количество выросло в 7 раз по сравнению с 2019 годом.

Как сообщает **РЖД**, время на оформление транзитной декларации и грузовых документов, с помощью проекта, сокращено более чем на двое суток, а общее время от прибытия импортного контейнера в порт до отправления с железнодорожной станции уменьшилось на четверо суток. Добавляется, что в настоящее время участниками проекта являются все контейнерные терминалы и порты Дальнего востока РФ.

Проект ИНТЕРТРАН был представлен в сентябре 2019 года на V Восточном экономическом форуме. Цифровая система предназначена для развития интермодальных перевозок на евроазиатском пространстве, сокращения бумажного документооборота, ускоренного взаимодействия между всеми участниками перевозочного процесса. В настоящее время данные перевозки на регулярной основе осуществляются из Японии, Китая и Южной Кореи.

КОММЕРСАНТЬ; САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; 2020.20.08; ВОКЗАЛ В ТОКСОВО ПЕРЕВОДЯТ НА ЗАПАСНОЙ ПУТЬ; СТРУКТУРА РЖД РАСТОРГЛА КОНТРАКТ НА СНОС ИСТОРИЧЕСКОГО ЗДАНИЯ В ЛЕНОБЛАСТИ

АО «РЖДстрой» (входит в РЖД) без указания причин расторгло контракт с подрядчиком, который должен был снести железнодорожный вокзал станции Токсово и построить на его месте новый. Против демонтажа здания 1917 года постройки выступают градозащитники, которые требуют признать его объектом культурного наследия (ОКН). Власти Ленобласти полагают, что вероятность включения вокзала в реестр ОКН невысока. Информация о расторжении договора с победителем конкурса по выполнению реконструкции железнодорожного вокзала в Токсово, ООО «ПСК Содружество», появилась на сайте госзакупок. Причины не уточняются. Подрядчик должен был снести здание, построить на его месте новое и благоустроить территорию. Заказчиком выступало АО «РЖДстрой». В «ПСК Содружество» не смогли оперативно прокомментировать “Ъ” ситуацию, в РЖД (Октябрьской железной дороге) не ответили на запрос.

Здание вокзала в Токсово было построено в 1917 году по проекту финского архитектора Урхо Пяллия в стиле северный модерн. Изначально оно было бревенчатым с наружной декоративной обшивкой вагонкой и скатной металлической фальцевой кровлей сложной формы, следует из данных технического задания. В 2008 году в здании был произведен капитальный ремонт, в ходе которого его художественная ценность была утрачена, говорится в документе. Реконструкция должна была выполняться с «максимальным сохранением внешнего вида, соответствующего проекту 1917 года в части габаритов здания, внутренних конструктивных элементов и декоративных элементов отделки фасадов». ОКН оно не является.

Начальная цена реконструкции вокзала в Токсово составляла почти 75,9 млн рублей. На конкурс заявили три участника, ООО «ПСК Содружество» предложило произвести работы за 71,9 млн рублей. Контракт с компанией был подписан в конце июля. Обязательства подрядчик должен был выполнить до конца мая 2021 года.

Против сноса здания вокзала выступали градозащитники. Они подчеркивают, что вокзал упоминается в десятках художественных произведений; в нем бывали Александр Грин, Самуил Маршак, Анна Ахматова, Андрей Битов, Евгений Мравинский, Агриппина Ваганова, Даниил Хармс и другие. Активисты напоминают, что во время капремонта вокзал обшили сайдингом, что нанесло серьезный урон его облику. Однако несмотря на это, оригинальный исторический силуэт остался выразительным и здание все еще можно восстановить, считают они. Среди противников сноса вокзала – депутат петербургского ЗакСа Борис Вишневский. Этим летом он направил письмо губернатору Ленобласти Александру Дрозденко и главе РЖД Олегу Белозерову с просьбой пересмотреть планы по его сносу и включить вокзал в реестр ОКН. Парламентарий отмечал, что «снос здания, тесно связанного с историей России и Финляндии, может негативно сказаться на отношениях наших стран».

Как объяснил “Ъ” председатель комитета по культуре Ленинградской области Владимир Цой, вокзал в Токсово все еще не состоит в реестре ОКН. «На мой взгляд, вероятность включения не очень высока, но комиссия рассмотрит этот вопрос», – сказал он, не уточнив конкретной даты. Он напомнил, что в здании был пожар, что и послужило основной причиной проведения капремонта, но обшивать его тогда сайдингом было не лучшей идеей. Проект, который предлагает сейчас РЖД, прошел государственную историко-культурную экспертизу, подчеркнул господин Цой. Чиновник добавил, что даже если здание обретет статус вновь выявленного ОКН, то у экспертов возникнут сложности с определением предмета охраны. В этом случае можно рассчитывать только на формулировку «объемно-пространственное решение», которая опять сведет все к проекту, подобному тому, который предлагает РЖД, уверен Владимир Цой. Разница будет лишь в том, что монополист предлагает использовать негорючие материалы в рамках выполнения действующих норм пожарной безопасности для объектов транспортной инфраструктуры, объяснил он.

Борис Вишневский сказал, что современные технологии реставрации позволяют восстановить объекты гораздо сложнее, чем вокзал в Токсово: «Подумаешь, обшили сайдингом. Его снять – это работа на день. А если здание горело, то восстановить его не составит никакого труда». Для обеспечения пожарной безопасности в таких случаях применяются специальные растворы, напомнил политик. Приостановка контракта с подрядчиком на демонтаж вокзала может быть обусловлена попыткой избежать протестных настроений перед выборами губернатора Ленобласти, полагает он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4459431>

На ту же тему:

<https://www.ntv.ru/novosti/2397904/>

ТАСС; 2020.19.08; МИНКОМСВЯЗЬ ОБНОВИЛА ГРАФИК ВЫВОЗНЫХ РЕЙСОВ ДО 1 СЕНТЯБРЯ

Минкомсвязь обновила график вывозных рейсов с 21 августа до 1 сентября. Он опубликован в созданном министерством Telegram-канале для информирования о возможности россиян вернуться домой из-за рубежа. Сейчас в графике почти 60 рейсов.

Так 21 августа планируются вывозные рейсы в Ереван в Самару, и из Душанбе в Петербург и Краснодар, 22 августа – рейсы из Еревана, Ташкента и Душанбе в Москву, а также из Ташкента в Жуковский и из Еревана в Минеральные Воды. 23 августа – из Баку и Худжанда в Москву, из Бишкека в Новосибирск, также запланированы рейсы Хошимин – Владивосток и Душанбе – Санкт-Петербург.

На следующей неделе в понедельник, 24 августа, запланирована широкая программа рейсов: Из Еревана в Москву и Калугу, а из Душанбе отправятся сразу пять самолетов в течение дня: в Москву, Казань, Сургут, Екатеринбург, Новосибирск. 25 августа также

запланированы рейсы из Душанбе в Москву и Петербург, из Гюмри в Москву, из Еревана в Петербург, из Оша в Новосибирск.

В среду, 26 августа, будут выполнены вывозные рейсы в Москву из Ларнаки, Кишинева и Баку, в Новосибирск из Еревана и из Душанбе в Краснодар. На следующий день также планируется рейс в Москву из Ларнаки, а также рейсы Ереван – Москва, Худжанда – Москва, Душанбе – Екатеринбург. 28 августа запланированы рейсы из Токио, Кишинева, Душанбе в Москву, из Еревана в Ростов-на-Дону и Краснодар, а из Душанбе в Петербург.

29 августа запланировано всего три рейса: Баку – Москва, Ереван – Минеральные Воды, Душанбе – Санкт-Петербург.

30 августа – рейсы из Душанбе и Худжанда в Москву, из Душанбе в Екатеринбург и Новосибирск и из Бишкека в Новосибирск. В последний день августа ожидается выполнение рейсов из Еревана в Москву и Ростов-на-Дону, а также из Душанбе в Сургут и Санкт-Петербург.

1 сентября запланировано 5 рейсов: из Оша в Жуковский и в Новосибирск, из Бишкека также в Жуковский, из Душанбе в Екатеринбург и из Еревана в Москву.

<https://tass.ru/ekonomika/9240565>

ТАСС; 2020.19.08; ПРЯМОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ КРЫМОМ И ПСКОВОМ ВОЗОБНОВИЛОСЬ ПОСЛЕ 4 ЛЕТ ПЕРЕРЫВА

Международный аэропорт Симферополя впервые после четырехлетнего перерыва принял прямой регулярный рейс из Пскова, сообщили в среду журналистам в **пресс-службе** воздушной гавани.

«Маршрутная сеть аэропорта Симферополь этим летом продолжает расширяться. Совместно с нашим партнером – авиакомпанией «РусЛайн» – мы открыли прямое авиасообщение с Псковом. Для авиакомпании это уже пятое направление этим летом, по которому осуществляются рейсы в Симферополь. Уверен, что наше плодотворное сотрудничество по улучшению транспортной доступности Крыма будет успешно развиваться», – приводятся в сообщении слова коммерческого директора аэропорта Сергея Дяйкина.

Уточняется, что рейсы будут выполняться дважды в неделю: по вторникам и субботам. Прямое авиасообщение продлится до 29 сентября. «Рейсы осуществляются на комфортабельных канадских самолетах Bombardier CRJ-200. Время в пути составит около трех часов, – добавили в **пресс-службе**.

Крым и Псковская область были связаны прямым авиасообщением до 2016 года. Рейсы выполняла компания «Саратовские авиалинии», сертификат эксплуатанта которой впоследствии был аннулирован. Добраться из Пскова в Симферополь можно было только с пересадкой через Москву или другие города.

<https://tass.ru/ekonomika/9234869>

ТАСС; 2020.19.08; КОЛИЧЕСТВО МАРШРУТОВ СУБСИДИРУЕМЫХ АВИАПЕРЕЛЕТОВ ИЗ ГОРОДОВ ЯКУТИИ УВЕЛИЧИЛИ ДО 20

Число маршрутов по программе субсидируемых авиаперелетов из городов Якутии вырастет с восьми до 20, сообщили в среду в **пресс-службе** правительства региона.

Ранее по поручению **президента РФ Владимира Путина** правительство России расширило географию авиарейсов на Дальнем Востоке, субсидируемых за счет федерального бюджета. Соответствующее постановление подписал **премьер-министр Михаил Мишустин**. Приоритетное право на субсидии по новому перечню имеют компании, которые используют современные российские самолеты и перевозчики, чьи маршруты финансируются регионами.

«По новым изменениям в правилах субсидирования региональных перевозок на территории Российской Федерации и формирования региональной маршрутной сети, к

ранее субсидируемым восьми воздушным направлениям в республике добавились еще 12 маршрутов», – сказано в сообщении.

В **пресс-службе** пояснили, что речь идет о маршрутах из пяти городов Якутии в Читу, Хабаровск, Владивосток, Иркутск, Магадан и другие направления по Сибири и Дальнему Востоку.

По программе субсидирования полетов на Дальний Восток, в Калининград и Симферополь приобрести льготный билет в экономклассе могут граждане России в возрасте до 23 лет, мужчины старше 60 лет и женщины старше 55 лет, инвалиды и члены многодетных семей. Объем финансирования программы в 2020 году составляет 5,8 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/9237511>

ТАСС; 2020.19.08; ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ АВИАРЕЙСЫ ЗАПУСТЯТ В АВГУСТЕ – СЕНТЯБРЕ МЕЖДУ САХАЛИНОМ И КУРИЛАМИ

Количество авиарейсов по направлению Сахалин – Курилы (Сахалинская область) будет увеличено в августе – сентябре. Об этом в среду сообщили журналистам в **пресс-службе** регионального правительства.

«Дополнительные авиарейсы соединят Сахалин и Курильские острова. Их откроют на линиях Южно-Сахалинск – Южно-Курильск и Южно-Сахалинск – Курильск», – сообщили в **пресс-службе** правительства, отметив, что соответствующее распоряжение дал губернатор области Валерий Лимаренко. Решение было принято в связи с тем, что в этот период ежегодно пассажиропоток между Сахалином и Курилами увеличивается.

Сейчас авиасообщение между Сахалином и Курилами раз в день выполняет авиакомпания «Аврора». Дополнительные рейсы из Южно-Сахалинска в Южно-Курильск будут запущены 22, 23, 24, 26, 29, 30 и 31 августа, а также 1, 3, 8, 10 и 15 сентября. По направлению Южно-Сахалинск – Курильск – 21, 23, 24, 26, 28, 30, 31 августа, а также 3, 7, 10 и 14 сентября. Дополнительные рейсы также будет выполнять «Аврора».

Как сообщили журналистам в авиакомпании, тариф в одну сторону из Южно-Сахалинска в Курильск или Южно-Курильск составляет 5 950 рублей. Продажа билетов на дополнительные рейсы уже открылась.

<https://tass.ru/v-strane/9233817>

ТАСС; 2020.19.08; НОВЫЙ АЭРОВОКЗАЛ ПЕТРОЗАВОДСКА ОТКРОЕТСЯ 20 АВГУСТА

Новое здание аэровокзала Петрозаводска откроется в четверг, 20 августа. Об этом сообщила в среду **пресс-служба** аппарата Совета безопасности РФ, секретарь которого Николай Патрушев возглавляет также госкомиссию по подготовке к празднованию 100-летия Республики Карелия.

«20 августа первых пассажиров примет новый аэровокзал Петрозаводска», – говорится в сообщении.

В **пресс-службе** аппарата Совбеза напомнили, что модернизация воздушных ворот столицы Карелии велась при поддержке госкомиссии, возглавляемой Патрушевым. Аэровокзальный комплекс был возведен к юбилею республики, который отмечается в текущем году.

Работы над проектом стоимостью почти 818 млн рублей вело главное военно-строительное управление по специальным объектам: военные смогли возвести новое здание менее чем за год. Новый аэровокзал имеет пропускную способность в 300 человек в час. Модернизирован был также сам аэропорт, в том числе была отремонтирована взлетно-посадочная полоса, смонтированы радиомаячные комплексы ближней навигации и системы посадки, что позволит принимать воздушные суда тяжелого типа круглосуточно при любых погодных условиях.

Из аэропорта Петрозаводска установлено авиасообщение с Москвой, Архангельском, Череповцом, Калининградом, а в летнее время можно улететь также в Симферополь, Сочи и Анапу. Весной 2020 года планировался запуск первого международного рейса до Хельсинки, но начало авиасообщения отменилось из-за пандемии коронавируса.

<https://tass.ru/ekonomika/9238933>

ТАСС; 2020.19.08; СУД ПО ТРЕБОВАНИЮ ПРОКУРАТУРЫ ЗАКРЫЛ АЭРОДРОМ ЩЕКИНО ПОСЛЕ ЖЕСТКОЙ ПОСАДКИ САМОЛЕТА

Суд закрыл посадочную площадку Щекино в Подмоскowie по требованию прокуратуры после жесткой посадки легкомоторного самолета. Об этом ТАСС сообщила представитель Московской межрегиональной транспортной прокуратуры (ММТП) Екатерина Короткова. По ее словам, в ходе проверки установлено, что выполнение полетов в районе площадки не соответствует требованиям безопасности и создает угрозу авиационных происшествий. «В целях устранения указанных нарушений прокуратурой направлено в суд исковое заявление о запрете деятельности посадочной площадки Щекино», – сообщила Короткова. Однако Клинский городской суд Московской области отказал в удовлетворении иска. Московский прокурор по надзору за исполнением законов на воздушном и водном транспорте данное решение обжаловал в Мособлсуд. «По результатам апелляционного обжалования Московским областным судом 17 августа решение суда первой инстанции отменено, принято новое решение об удовлетворении требований прокуратуры и запрете деятельности указанной посадочной площадки», – пояснила представитель прокуратуры. Вечером 16 августа на территории аэродрома Щекино легкомоторный самолет совершил жесткую посадку. В результате пострадал пилот, он госпитализирован.

<https://tass.ru/proisshestiya/9230029>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.19.08; МАК: СОВЕРШИВШИЙ ЖЕСТКУЮ ПОСАДКУ ПОД КЛИНОМ ЛЕГКОМОТОРНЫЙ САМОЛЕТ НЕ ИМЕЛ ГОСУДАРСТВЕННОЙ РЕГИСТРАЦИИ

Совершивший 16 августа жесткую посадку в городском округе Клин легкомоторный самолет не имел государственной регистрации. Об этом сообщил Агентству городских новостей «Москва» заместитель председателя комиссии по расследованию авиационных происшествий Межгосударственного авиационного комитета (МАК) Сергей Якименко.

«По информации, поступившей в МАК от Росавиации, самолет «Вильга-35», потерпевший авиационное происшествие 16 августа 2020 года в Клинском районе (городской округ Клин – прим. Агентства «Москва») Московской области, не имеет государственной регистрации. Отсутствие у воздушного судна государственной регистрации не позволяет однозначно определить вид авиации (гражданская, государственная или экспериментальная), к которой принадлежит указанное воздушное судно, а также его национальную принадлежность», – говорится в письме Якименко агентству «Москва».

В письме отмечается, что в соответствии с п. 1.1.4 Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в РФ, утвержденных постановлением правительства РФ от 18 июля 1998 года №609, обязательному расследованию подлежат авиационное происшествие или инцидент с гражданскими воздушными судами РФ либо гражданским воздушным судном иностранного государства на территории РФ.

«Таким образом, в соответствии с нормами российского законодательства МАК не уполномочен проводить расследование данного события», – заключил Якименко.

На территории аэродрома Щекино 16 августа 2020 года произошла жесткая посадка легкомоторного самолета. Московская межрегиональная транспортная прокуратура организовала проверку по факту инцидента.

<https://www.mskagency.ru/materials/3033707>

[Вернуться в оглавление](#)