



## Ежедневный мониторинг СМИ

24 АВГУСТА 2020

### СОДЕРЖАНИЕ

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.24.08; НА РОССИЙСКИХ ТРАССАХ ПОЯВЯТСЯ ШЕСТЬ НОВЫХ ОБХОДОВ ГОРОДОВ.....	3
ДОРИНФО; 2020.21.08; ОКОЛО 700 КМ ДОРОГ КАРЕЛИИ ПЕРЕДАДУТ В ФЕДЕРАЛЬНУЮ СОБСТВЕННОСТЬ .....	4
ПРАЙМ; 2020.21.08; СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ «АЭРОФЛОТА» 26 АВГУСТА ОБСУДИТ ИЗБРАНИЕ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ СОВЕТА.....	5
ИЗВЕСТИЯ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.24.08; СЧЕТ НА ВЫЛЕТ: КАБМИН ГОТОВИТ НОВЫЙ СПИСОК РАЗРЕШЕННЫХ ДЛЯ ПОЛЕТОВ СТРАН; ОДНАКО АВИАКОМПАНИИ НЕ ОЖИДАЮТ ТУРИСТИЧЕСКОГО БУМА ПРИ ОТКРЫТИИ НОВЫХ МАРШРУТОВ.....	5
КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.24.08; ТАМАНЬ СКРЫВАЕТСЯ В ТУМАНЕ; ВЛАСТИ МОГУТ СМИРИТЬСЯ С ПРОВАЛОМ ПРОЕКТА ПОРТА .....	8
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2020.24.08; НЕ В СВОЕЙ КОЛЕЕ; КТО ДОЛЖЕН ВЗВЕШИВАТЬ ГРУЗОВИК .....	9
КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.24.08; ХИНДИ РУСИ УГЛЬ-УГЛЬ; У ИНДИИ ПРОБУДИЛСЯ АППЕТИТ КО ВСЕМУ КОКСУЮЩЕМУСЯ.....	10
ИЗВЕСТИЯ; ЕКАТЕРИНА ПОСТНИКОВА; 2020.24.08; ВТОРАЯ ВОЙНА: СТРАНЫ СЕВЕРНОЙ ЕВРОПЫ ВНОВЬ ЗАКРЫВАЮТСЯ ОТ COVID; ДИНАМИКА ПАНДЕМИИ ТЕПЕРЬ ЗАВИСИТ ОТ ДЕЙСТВИЙ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРАВИТЕЛЬСТВ, СЧИТАЮТ В ВОЗ.....	12
ИЗВЕСТИЯ; МАРИЯ ПЕРЕВОЩИКОВА, ИРИНА ЦЫРУЛЕВА; 2020.24.08; ПОЗНАЮТ В БЕДЕ: БИЗНЕС ПОПРОСИЛ ПРОДЛИТЬ МЕРЫ ПОДДЕРЖКИ ПОСТРАДАВШИХ ОТРАСЛЕЙ; УВЕЛИЧИТЬ СРОКИ ПОМОЩИ НУЖНО ВО ВСЕХ РЕГИОНАХ, УВЕРЕНЫ ЭКСПЕРТЫ.....	13
ИЗВЕСТИЯ; ЕКАТЕРИНА ЯСАКОВА; 2020.24.08; ПОШЛИ НА КИНЕЛЬ: КАК 1,2 ТЫС. МИГРАНТОВ БУДУТ ВЫБИРАТЬСЯ ИЗ САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ; ОТПРАВИТЬ ДОМОЙ МЕСТНЫЕ ВЛАСТИ СМОГУТ ТОЛЬКО 900 ИНОСТРАНЦЕВ .....	15
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДРА ПОЛЯНСКАЯ; 2020.24.08; НАЗАД В БУДУЩЕЕ: КАК ПЕРЕРОЖДАЕТСЯ ВНУТРЕННИЙ ТУРИЗМ; ЭКСПЕРТНЫЕ ПРОГНОЗЫ ПО ВОССТАНОВЛЕНИЮ ОТРАСЛИ ОПТИМИСТИЧНЫЕ.....	17
ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2020.24.08; ДОРОГУ МОЛОДЫМ: КАРШЕРИНГ ОБНУЛЯЕТ СТАЖ; ОПЕРАТОРЫ КАРШЕРИНГА СНИЖАЮТ ВОЗРАСТНУЮ ПЛАНКУ И НЕ ТРЕБУЮТ НАЛИЧИЯ СТАЖА.....	20
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР БУЛАНОВ; 2020.24.08; ПОДЗАРЯДКА В ПУТИ: ДАЛЬНОСТЬ ХОДА ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ УВЕЛИЧАТ НА 100 КМ; ДОПОЛНИТЕЛЬНУЮ ЭНЕРГИЮ ДЛЯ МАШИН ДАСТ РОТОРНЫЙ ГЕНЕРАТОР, РАБОТАЮЩИЙ НА ВОДОРОДЕ .....	23
ИЗВЕСТИЯ; РОЗА АЛМАКУНОВА; 2020.21.08; ЕАЭСЛИ БЫ ДА КАБЫ: ЕЭК ПРОГНОЗИРУЕТ ПАДЕНИЕ ТОРГОВЛИ СОЮЗА ДО 42%; ЗА ПОЛГОДА ВЗАИМНЫЙ ОБОРОТ ОБЪЕДИНЕНИЯ СОКРАТИЛСЯ ДО \$24,5 МЛРД.....	24

---

ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2020.24.08; ЗАПАДНЫЕ АВТОКОНЦЕРНЫ ПОПРОСИЛИ БЕСПРЕЦЕДЕНТНЫХ ЛЬГОТ ДЛЯ СПГ- АВТОМОБИЛЕЙ; РОССИЙСКИЙ «КАМАЗ» ГОТОВ НАЧАТЬ СЕРИЙНЫЙ ВЫПУСК ТАКОЙ ТЕХНИКИ И ВЫСТУПАЕТ ПРОТИВ .....	26
КОММЕРСАНТЬ; ТАТЬЯНА ГРИШИНА, ИВАН БУРАНОВ; 2020.24.08; ОТЛОЖЕННЫЙ СТАРТ; ВСТУПАЮТ В СИЛУ ПОПРАВКИ К ЗАКОНУ ОБ ОСАГО, НО ВОСПОЛЬЗОВАТЬСЯ ИМИ ПОКА НЕЛЬЗЯ.....	27
ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА КУЧЕРОВА; 2020.24.08; ТАРИФ ОСАГО СТАЛ ПЕРСОНИФИЦИРОВАННЫМ; СТАРТОВАЛ ВТОРОЙ ЭТАП РЕФОРМИРОВАНИЯ ОБЯЗАТЕЛЬНОЙ АВТОГРАЖДАНКИ .....	29
РОССИЯ 24; 2020.24.08 06.07; ВСТУПИЛИ В СИЛУ ПОПРАВКИ В ЗАКОН ОБ ОСАГО: ТАРИФЫ СТАЛИ ИНДИВИДУАЛЬНЫМИ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24» .....	30
РОССИЯ 24; АННА МАРТЯШКИНА; 2020.23.08 09.43; БОЛЬШОЙ ЗАВОЗ: ДО КОНЦА МОРСКОЙ НАВИГАЦИИ НА ЧУКОТКЕ ОСТАЕТСЯ ДВА МЕСЯЦА. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24».....	30
РОССИЯ 1 ВЕСТИ; АЛЕКСЕЙ ЦЕЛИЩЕВ; 2020.22.08 19.40; ЧИНОВНИКИ ЛИШИЛИ ВЕТЕРАНА ДОРОГИ К ДОМУ ЗА ОТКАЗ СДАТЬ ДЕНЬГИ НА АСФАЛЬТ. ВЕСТИ. ДЕЖУРНАЯ ЧАСТЬ.....	30
РОССИЯ 24; СТАНИСЛАВ НАЗАРОВ; 2020.22.08 16.17; ИЗ КАЗАНИ ОТПРАВИЛСЯ ПЕРВЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВИАРЕЙС. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24».....	31
РОССИЯ 24; 2020.22.08 16.14; СПЕЦРЕЙС. АВТОЗАК. РАССЛЕДОВАНИЕ ЭДУАРДА ПЕТРОВА.....	31
РОССИЯ 24; РУСЛАН БИКБУЛАТОВ; 2020.22.08 14.42; ПЕТЕРБУРГ-САМАРА: «СТРИЖ» ПРИБЫЛ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24».....	31
РОССИЯ 1 ВЕСТИ; ЯРОСЛАВ КРАСИЕНКО; 2020.21.08 21.38; ЕЩЕ ОДИН УЧАСТОК ЦКАД МОЖЕТ БЫТЬ ОТКРЫТ В ЭТОМ ГОДУ. ВЕСТИ В 20:00.....	32
ПЕРВЫЙ КАНАЛ; 2020.21.08; В ВОЛОГДЕ СПАСАТЕЛИ НЕ СМОГЛИ ДОСТАТЬ ИЗ РЕКИ ЗАТОНУВШИЙ НАКАНУНЕ ТЕПЛОХОД «КАПИТАН АРТЮШИН» ....	32
ПЕРВЫЙ КАНАЛ; АЛЕКСЕЙ КРУЧИНИН; 2020.21.08; ДЛЯ ВЛАДЕЛЬЦЕВ САМОКАТОВ МОГУТ СКОРРЕКТИРОВАТЬ ПРАВИЛА.....	32
РОССИЯ 1 ВЕСТИ; АЛЕКСАНДР РЕВУНОВ; 2020.21.08 19.33; СОТНИ КИЛОМЕТРОВ НОВОГО АСФАЛЬТА: ДОБРОТНЫЕ ДОРОГИ ПОЯВЯТСЯ В ДЕРЕВНЯХ И ПОСЕЛКАХ. ВЕСТИ .....	34
ТАСС; 2020.22.08; ГИБДД ПРИЗЫВАЕТ РОДИТЕЛЕЙ УСИЛИТЬ КОНТРОЛЬ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬЮ НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНИХ ВОДИТЕЛЕЙ .....	34
Ъ СИБИРЬ; 2020.22.08; ЦЕНТРАЛЬНЫЙ МОСТ ПОДДЕРЖИТ НОВОСИБИРСКУЮ ЭКОНОМИКУ; ГУБЕРНАТОР СЧИТАЕТ ВАЖНЫМ ЗАДЕЙСТВОВАТЬ В ЕГО СТРОИТЕЛЬСТВЕ МЕСТНЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ И ПРОДУКЦИЮ .....	35

## ПУБЛИКАЦИИ

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.24.08; НА РОССИЙСКИХ ТРАССАХ ПОЯВЯТСЯ ШЕСТЬ НОВЫХ ОБХОДОВ ГОРОДОВ**

Шесть обходов городов сейчас строят в России в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, рассказали «Российской газете» в **Росавтодоре**. По некоторым объектам работы завершат досрочно.

География обширна, работы ведут в Красноярске и Калуге, Сыктывкаре, Иванове, Туле и Аксае. Где-то строится новая дорога с современным качественным покрытием, где-то появится новый мост. В **нацпроект** вкладываются миллиарды рублей. Эффект для экономики будет неизмеримо больше. Появление новых дорог, которые затем обрастают инфраструктурой, приводит в итоге к новому качеству жизни, отмечал **министр транспорта Евгений Дитрих**.

«Обходы вокруг городов у нас в стране строили и раньше, но, к сожалению, здесь мы сильно отстали и от здравого смысла, и от мирового опыта», – говорит **директор Института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики Михаил Блинкин**. Сейчас отставание наверстывается, добавляет он.

Так, уже в этом году откроется движение по новому обходу вокруг Красноярска, на год раньше запланированного срока. Реконструкцию трехкилометрового участка трассы от поселка Солонцы до Северного шоссе под Красноярском начали в октябре 2019 года. Старый мост через реку Качу разобрали, на его месте возводят новый. «На обходе появится не только качественное дорожное полотно, но и новое освещение, ливневая канализация с современной системой очистки воды, а также металлическое барьерное ограждение для разделения встречных потоков и разметка», – пояснили в **Росавтодоре**.

Строящаяся новая дорога у Иванова замкнет Западный обход города. Сейчас она готова уже на 72%. Строят ее на месте старого полигона твердых бытовых отходов. Магистраль строится по новому ГОСТу, покрытие нижнего слоя более плотное, чтобы дорога выдерживала интенсивное движение большегрузов, подчеркивают в **Росавтодоре**. Проектом предусмотрено четырехполосное движение, две круговые развязки, освещение проезжей части, пешеходный тротуар.

Северный обход Калуги протяженностью 22 км станет продолжением Южного обхода. В итоге транспортная артерия свяжет транзитным коридором сразу три федеральные трассы и международный транспортный маршрут Европа – Западный Китай. Сейчас на объекте снимают почвенно-растительный слой, прокладывают водопропускные трубы и сооружают временные дороги. В итоге будет введена в эксплуатацию Калужская кольцевая автомобильная дорога общей протяженностью 83,7 км. Завершить строительство планируется в 2022 году.

Под Тулой идет строительство второй очереди Восточного обхода протяженностью участка около 12 км. В этом году на первом и втором этапах предстоит с нуля построить почти 7,8 км дороги и две двухуровневые развязки. Одна из них обеспечит примыкание новой дороги к трассе Орел – Тамбов. Эта стройка повлияет и на дорожную ситуацию в Липецке. Здесь строится Восточный обход промышленной зоны города. В 2024 году вокруг областного центра замкнется полноценная кольцевая автодорога, которая обеспечит межрегиональные транспортные связи с выходом на федеральные трассы М-4 «Дон» и Р-22 «Каспий».

Северный обход Аксая – небольшого города в Ростовской области – повлияет на движение по федеральной трассе «Дон». Протяженность новой дороги составит 2,3 км.

Работы на объекте начались в мае этого года, завершить планируется в 2021 году. Появится альтернативный путь в Аксай, жители города и ближайших населенных пунктов смогут напрямую выезжать в северном направлении на магистраль М-4 «Дон». Под Сыктывкарком также ведется ремонт участка трассы Сыктывкар – Ухта – Печора – Усинск – Нарьян-Мар.

Обходы городов важны с гуманитарной точки зрения – важно убрать интенсивный транзитный транспортный поток из города, говорит Блинкин. Во многих случаях такое движение делает жизнь людей невыносимой. С экономической точки зрения объезд города без светофоров и ограничения движения ускоряет движение грузов, говорит эксперт.

Важны также вопросы экологии. «Когда машины проезжают без остановки на светофорах в обход городов, экологическая обстановка как минимум не ухудшается», – добавляет **заместитель председателя Комитета Госдумы по транспорту и строительству Владимир Афонский**. Всего по **нацпроекту** к 2024 году предполагается построить 17 обходов городов, хочется, чтобы планы были выполнены, говорит депутат. Пока по объектам **нацпроекта БКАД** секвестирования нет, запланированные мероприятия реализуются, добавляет он.

<https://rg.ru/2020/08/23/na-rossijskih-trassah-poiaviatsia-shest-novyh-obhodov-gorodov.html>

### **ДОРИНФО; 2020.21.08; ОКОЛО 700 КМ ДОРОГ КАРЕЛИИ ПЕРЕДАДУТ В ФЕДЕРАЛЬНУЮ СОБСТВЕННОСТЬ**

Накануне, 20 августа, под председательством **министра транспорта РФ Евгения Дитриха** состоялось заседание рабочей группы №2 Государственной комиссии по подготовке к празднованию 100-летия образования Республики Карелия, в ходе которого обсудили вопросы развития транспортной инфраструктуры Карелии. Об этом сообщает **пресс-служба Росавтодора**.

В заседании приняли участие **заместитель главы Росавтодора Евгений Туриев**, глава Карелии **Артур Парфенчиков**, а также **представители Минтранса РФ, Минэкономразвития РФ, Минстроя РФ, Государственной Думы и организаций транспортного комплекса**.

В ходе встречи подвели итоги реализации федеральной целевой программы «Развитие Республики Карелия на период до 2020 года». Также рассмотрели результаты выполнения мероприятий в сфере развития транспортной и инженерной инфраструктуры, объектов газификации, строительства и реконструкции **пунктов пропуска** через государственную границу.

За период подготовки к празднованию 100-летия образования республики проведена масштабная работа по реализации особо значимых для региона объектов в сфере транспортной инфраструктуры. В рамках развития дорожной сети в республике построили и реконструировали свыше 49 км дорог. В настоящий момент продолжается строительство трассы «Великая Губа – Оятевщина» и реконструкция дороги «Олонец – Вяртсиля». Кроме этого, завершили строительство пяти мостов и реализовали первый этап строительства Гоголевского путепровода в Петрозаводске.

По словам **Евгения Дитриха**, сейчас идет процесс передачи региональных дорог Карелии в федеральную собственность общей протяженностью около 700 км: это поможет существенно снизить финансовую нагрузку на бюджет республики. В июне в управление **Росавтодора** уже перешли подъезды к Беломорску и Кеми: они вошли в состав трассы Р-21 «Кола».

Еще на одной дороге – А-137 «трасса Р-21 «Кола» – Тикша – Ледмозеро – Костомукша – граница с Финляндской Республикой», которая была передана в федеральную собственность в прошлом году, ФКУ Упрдор «Кола» выполнило устройство защитных слоев на участке протяженностью 80 км (со 119-го км по 199-й км). в сообщении

отмечается, что к концу августа этого года нормативные ровность и сцепление обеспечат на 120 км этой трассы.

Также в текущем году в Карелии защитят слоями износа более 230 км федеральных трасс. В настоящий момент на завершающем этапе находятся работы по устройству защитных слоев на участке дороги А-121 «Сортавала» (с 313-го км по 390-й км). Также работы продолжаются на отрезке трассы Р-21 «Кола» в Медвежьегорском районе протяженностью 14 км, на участке дороги А-119 «Вологда – Медвежьегорск – автодорога Р-21 «Кола» длиной 45 км и на автодороге А-137 по направлению к городу Костомукша с 34-го км по 76-й км.

[http://dorinfo.ru/star\\_detail.php?ELEMENT\\_ID=85209](http://dorinfo.ru/star_detail.php?ELEMENT_ID=85209)

### **ПРАЙМ; 2020.21.08; СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ «АЭРОФЛОТА» 26 АВГУСТА ОБСУДИТ ИЗБРАНИЕ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ СОВЕТА**

Совет директоров «Аэрофлота» 26 августа обсудит вопрос об избрании своего председателя, сообщается в материалах компании.

«Повестка дня... избрание председателя совета директоров ПАО «Аэрофлот», – говорится в материалах.

На данный момент председатель совета директоров «Аэрофлота» – **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**.

Акционеры «Аэрофлота» на годовом собрании в июле избрали новый состав совета директоров. В него впервые вошли глава Минкомсвязи РФ Максуд Шадаев и ректор НИУ ВШЭ Ярослав Кузьминов. Также в совет заново вошел покинувший его в прошлом году гендиректор лизинговой «дочки» «Ростеха» – «Авиакапитал-Сервиса» – Роман Пахомов.

Из совета выбыли бывший глава Минтранса РФ Максим Соколов, советник Международного конгресса промышленников и предпринимателей, экс-министр по развитию Дальнего Востока Александр Галушка, генеральный директор компании «Арида» Василий Сидоров.

Свои места сохранили, помимо **Дитриха**, глава «Аэрофлота» Виталий Савельев, управляющий директор компании «Ренессанс брокер» Игорь Каменской, глава ГТЛК Михаил Полубояринов, генеральный директор «Ростеха» Сергей Чемезов, гендиректор ОАК Юрий Слюсарь, спецпредставитель **президента РФ** по вопросам цифрового и технологического развития, директор направления «Молодые профессионалы» АНО «Агентство стратегических инициатив по продвижению новых проектов» Дмитрий Песков, глава московского дептранса Максим Ликсутов.

<https://1prime.ru/business/20200821/831940008.html>

### **ИЗВЕСТИЯ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.24.08; СЧЕТ НА ВЫЛЕТ: КАБМИН ГОТОВИТ НОВЫЙ СПИСОК РАЗРЕШЕННЫХ ДЛЯ ПОЛЕТОВ СТРАН; ОДНАКО АВИАКОМПАНИИ НЕ ОЖИДАЮТ ТУРИСТИЧЕСКОГО БУМА ПРИ ОТКРЫТИИ НОВЫХ МАРШРУТОВ**

Российские власти готовят новый список стран, об открытии которых могут объявить на этой неделе. Среди них – Франция, Венгрия, Мальта, Кипр, Иордания, Египет (только Каир) и Китай (только Шанхай), рассказали источники «Известий» в авиакомпаниях и аэропортах. Правда, открытие полетов по этим направлениям не окажет существенного влияния на отрасль. Поездки в Евросоюз будут носить единичный характер, скорее всего, их откроют по «швейцарскому» принципу, то есть для ограниченного круга пассажиров. Кроме того, основной доход от высокого сезона уже получен перевозчиками: авиабилеты и туры на конец августа и сентябрь распроданы, и роста спроса в случае открытия новых направлений в отрасли не ждут.

Окно в Европу

В правительстве обсуждают возможность возобновления полетов по нескольким новым зарубежным направлениям, рассказали источники «Известий» в отрасли авиаперевозок. Во вторник, 18 августа, на заседании оперативного штаба **Росавиации** и Роспотребнадзору было поручено проработать открытие воздушного авиасообщения с Францией, Венгрией, Мальтой, Кипром, Иорданией, Египтом (только с Каиром) и Китаем (только с Шанхаем). Об этом рассказал собеседник «Известий» в одной из крупных российских авиакомпаний. Информацию подтвердил и источник в одном из крупных аэропортов.

Решение ожидалось к концу прошлой недели, но его так и не огласили, сказал «Известиям» собеседник в авиакомпании. Теперь его ожидают по итогам следующего заседания оперативного штаба, которое пройдет 25 августа, добавил он.

**В Росавиации сообщили, что не комментируют вопрос возобновления международного сообщения, обсуждение которого идет в рамках оперативного штаба по борьбе с распространением коронавируса.** В Роспотребнадзоре переадресовали вопросы «Известий» в оперштаб. **Представитель вице-премьера Татьяны Голиковой – председателя оперштаба** – сказал, что новых решений по возобновлению международного авиасообщения на данный момент нет.

Россия из-за пандемии коронавируса закрыла международное авиасообщение в конце марта. До августа выполнялись только вывозные рейсы для доставки российских и зарубежных граждан на родину, а также совершались единичные полеты «Аэрофлота» во Франкфурт, Рим, Лондон и другие крупные города – для пассажиров, имеющих вид на жительство в странах прилета.

С 1 августа российские власти возобновили регулярное авиасообщение с Лондоном, Стамбулом и Танзанией. На первом этапе авиакомпаниям разрешено было выполнять полеты только из аэропортов трех российских городов: Москвы, Санкт-Петербурга и Ростова-на-Дону. С 10 августа открылись прямые рейсы в популярные у наших туристов курортные регионы Турции – Анталья, Даламан и Бодрум.

С 15 августа запущено регулярное авиасообщение со Швейцарией (не входит в Евросоюз), но полететь туда могут не все: въезд в страну разрешен только для обладателей вида на жительство. Загрузка на направлении крайне невелика, поэтому «Аэрофлот» выполняет только один рейс в неделю из Шереметьево в Женеву. Авиакомпания Swiss раз в неделю летает из Цюриха в Домодедово. Изначально предполагалось, что Swiss также будет летать из Женевы, но авиакомпании выгоднее выполнять рейсы из делового центра Швейцарии.

20 августа **Росавиация** открыла для международных полетов еще три наших города: Казань, Калининград и Новосибирск.

Вот и лето прошло

Даже открытие всех международных направлений, которые обсуждались на оперативном штабе 18 августа, существенно не повлияет на доходы перевозчиков и аэропортов, считают источники «Известий». Пассажиропоток в страны Европы будет крайне небольшим, так как массовый въезд для российских граждан по-прежнему запрещен. По всей видимости, полеты во Францию, Венгрию и на Мальту будут организованы по тому же принципу, что и полеты в Швейцарию, – только для пассажиров с видом на жительство, разрешением на работу или в медицинские учреждения, полагает собеседник «Известий» в российской авиакомпании.

– Высокий сезон для туристов продолжается, но для авиакомпаний он фактически подошел к концу. Те, кто планировал полететь на отдых в августе–сентябре, уже купили билеты и путевки. Лето заканчивается, его итоги для отрасли неутешительны, и впереди нас ждет самое сложное полугодие за все последние годы, – отметил источник «Известий» в другой авиакомпании.

Пассажиропоток в Иорданию никогда не был большим. Если говорить о Египте, то из Каира долго добираться до Красного моря, поэтому тут тоже не стоит ожидать существенного роста перевозок, отметил источник «Известий» в одной из чартерных авиакомпаний.

– Есть определенная доля египетских студентов, которые учатся в России, но потенциал этого рынка ограничен. В случае возобновления рейсов в Шанхай выиграет «Аэрофлот», он единственный выполнял туда регулярные рейсы из Москвы до пандемии. Но на первом этапе ему будет разрешен только один рейс в неделю с постепенным увеличением частоты в зависимости от ситуации с коронавирусом, – считает он.

По словам гендиректора Friendly Avia Support Александра Ланецкого, существенного роста пассажиропотока не стоит ожидать, пока не будет обоюдного с Евросоюзом разрешения на въезд туристов. Кипр, который входит в ЕС, но не является участником Шенгенского соглашения, может временно разрешить въезд россиянам, имеющим кипрскую визу, считает он.

Эксперт добавил, что сегодня сложно оценить потенциал направлений, которые обсуждались на заседании оперативного штаба, так как неясно, насколько снизился платежеспособный спрос населения в результате пандемии и вызванного ею спада экономики.

<https://iz.ru/1051204/german-kostrinskii/schet-na-vylet-kabmin-gotovit-novyi-spisok-razreshennykh-dlia-poletov-stran>

На ту же тему:

<https://www.vesti.ru/article/2448255>

<https://www.tvc.ru/news/show/id/190789>

<https://360tv.ru/news/transport/s-7-stranami-smi/>

<https://www.m24.ru/news/obshchestvo/24082020/130319>

<https://www.5-tv.ru/news/309265/rossia-gotovitsa-vozobnovit-rejsy-vsem-stran>

<https://ren.tv/news/v-rossii/739518-nazvany-strany-kuda-rossiia-mozhet-vozobnovit-polety-samoletov>

[https://tvzvezda.ru/news/vstrane\\_i\\_mire/content/2020824435-B1vqJ.html](https://tvzvezda.ru/news/vstrane_i_mire/content/2020824435-B1vqJ.html)

<https://mir24.tv/news/16422989/novye-strany-dlya-vozobnovleniya-aviasoobshcheniya-predstavlyat-25-avgusta>

<https://tass.ru/ekonomika/9271089>

<https://ria.ru/20200824/aviasoobschenie-1576216983.html>

<https://russian.rt.com/russia/news/776745-polyoty-vozobnovlenie-rossiya-planu>

<https://www.kommersant.ru/doc/4466099>

<https://rg.ru/2020/08/24/smi-soobshchili-o-vozmozhnom-vozobnovlenii-rossiej-rejsov-eshche-v-sem-stran.html>

<https://www.rbc.ru/society/24/08/2020/5f4303eb9a79477d39948a34>

<https://www.rbc.ru/society/24/08/2020/5f4303eb9a79477d39948a34>

[https://aif.ru/society/smi\\_novyy\\_spisok\\_stran\\_dlya\\_otkrytiya\\_aviasoobshcheniya\\_gotovyat\\_k\\_25\\_avgusta](https://aif.ru/society/smi_novyy_spisok_stran_dlya_otkrytiya_aviasoobshcheniya_gotovyat_k_25_avgusta)

<https://www.mk.ru/social/2020/08/24/rossiya-otkryvaet-aviasoobshhenie-s-ryadom-stran.html>

<https://fedpress.ru/news/77/society/2563208>

<https://ura.news/news/1052446475>

[https://www.gazeta.ru/social/news/2020/08/24/n\\_14838613.shtml](https://www.gazeta.ru/social/news/2020/08/24/n_14838613.shtml)

[https://lenta.ru/news/2020/08/24/hot\\_kuda](https://lenta.ru/news/2020/08/24/hot_kuda)

<https://rueconomics.ru/461086-rossiya-gotovit-novyi-spisok-stran-dlya-vozobnovleniya-aviasoobshcheniya>

<https://gorod55.ru/news/society/21-08-2020/osenyu-iz-rossii-razreshat-vylety-v-esche-11-stran>

### **КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.24.08; ТАМАНЬ СКРЫВАЕТСЯ В ТУМАНЕ; ВЛАСТИ МОГУТ СМИРИТЬСЯ С ПРОВАЛОМ ПРОЕКТА ПОРТА**

Как выяснил “Ъ”, правительство готово исключить новый сухогрузный район морского порта Тамань из комплексного плана модернизации инфраструктуры (**КПМИ**). Порт за 183 млрд руб. стал неинтересен ключевым грузовладельцам – СУЭК и «Кузбассразрезуглю» – на фоне падения цен на уголь. Кроме Тамани, в список на вылет попали угольный терминал «Север» и зерновой терминал Зарубино на Дальнем Востоке, которые первоначально должна была строить группа «Сумма». Вместо них рассматривается включение в **КПМИ** «Дальтрансугля» и зерновых терминалов в Высоцке и Тамани.

Проект сухогрузного района морского порта «Тамань» стоимостью 183 млрд руб. планируется исключить из **КПМИ**. Это следует из документов к состоявшемуся в конце июля заседанию правкомиссии по транспорту, которую возглавляет первый вице-премьер Андрей Белоусов. В бумагах говорится, что «реализация мероприятия остановлена, инициировано исключение из федерального проекта».

**В Росморпорте подтвердили “Ъ”, что Минтранс поддержал исключение проекта из КПМИ. «Проблема заключается в отсутствии грузовой базы и заинтересованных инвесторов. В частности, в связи со сложившейся ситуацией на внешних рынках и отсутствием грузопотока такие крупные компании, как АО «СУЭК» и АО «УК Кузбассразрезуголь», отложили рассмотрение участия в проекте», – сказали в агентстве. Там отметили, что всегда готовы оказать поддержку частным стратегическим инвесторам в этот проект, «но на данном этапе таких организаций нет».**

Проект сухогрузного района морского порта Тамань обсуждается с 2012 года и не раз менялся. Последняя версия вообще не предполагала привлечения бюджетных средств. Концессионером должно было выступить ООО «РМП-Тамань» (принадлежит Росморпорту). Планировалось, что инвесторами станут «Кузбассразрезуголь» (КРУ), «Металлоинвест» и СУЭК (с долей по 22,5%), еще 10% могло выкупить ОАО РЖД. В рамках первого этапа с завершением в 2023 году мощность порта должна была составить 62 млн тонн, затем превысить 90 млн тонн.

Но конъюнктура изменилась: цены на уголь упали, экспорт сократился (за семь месяцев – на 9,2%, до 196 млн тонн). Компании потеряли интерес к поставкам через южные и северо-западные порты РФ. Даже уже построенный в Тамани терминал ОТЭКО сталкивается с проблемами – власти хотят субсидировать его, чтобы снизить ставку перевалки и ориентировать на экспорт более дорогого коксующегося угля.

В администрации Краснодарского края отказались комментировать, сколько денег вложено в проектирование и переделку проекта, а также выкуп земель. В 2016 году сообщалось, что бюджет РФ направил на проектирование 1,8 млрд руб. Источники “Ъ” отмечают, что после этого проект не раз менялся, по нему заказывались различные исследовательские работы.

Надежда Малышева из PortNews считает неправильным исключать проект из **КПМИ** без механизма возврата потраченных средств. Неясно, кто теперь будет компенсировать расходы на проектирование и корректировки. В будущем утвержденный всеми участниками механизм внесения поправок в **КПМИ** мог бы предостеречь от лишних трат, полагает эксперт.

Кроме Тамани, из **КПМИ** предлагается исключить угольный терминал «Север» стоимостью 21,6 млрд руб. и строительство зернового терминала в порту Зарубино за 62,5 млрд руб. (из них 3,7 млрд руб. из бюджета).

Оба проекта планировала реализовать группа «Сумма» Зиявудина Магомедова к 2024 году, но после ареста бизнесмена в марте 2018 года они встали. В прошлом году



«Севером» интересовался «Востокуголь» (см. “Ъ” от 19 июля 2019 года), но сейчас компания погружена в корпоративный конфликт.

В Минвостокразвития сообщили “Ъ”, что информация об исключении этих проектов из **КПМИ** не поступала, и, скорее всего, министерство выступит против. **В Минтрансе лишь уточнили, что решение по исключению проектов из КПМИ пока не принято.**

В то же время, по данным “Ъ”, еще несколько проектов могут быть, наоборот, включены в **КПМИ**. Среди них – увеличение мощностей терминала «Дальтрансуголь» (СУЭК) до 40 млн тонн стоимостью 31,8 млрд руб., «Высоцкий зерновой терминал» «Технотранса» за 9,4 млрд руб. и зерновой терминала в порту Тамань «Агрохолдинга-Тамань» за 32,5 млрд руб. Впрочем, как отмечается в документе, пока инвесторы не подтверждают своих намерений, кроме того, не решены и вопросы с землей.

<https://www.kommersant.ru/doc/4465898>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2020.24.08; НЕ В СВОЕЙ КОЛЕЕ; КТО ДОЛЖЕН ВЗВЕШИВАТЬ ГРУЗОВИК**

Слабый контроль за весом фур, нагрузками на ось приводит к разрушению дорог. Однако владельцы дорог не спешат такой контроль наладить. Может быть, это кому-либо выгодно?

По экспертным оценкам, около четверти федеральных дорог эксплуатируется с превышением расчетной интенсивности движения и нагрузки. А если добавить к этому увеличение нагрузки по весовым параметрам, то идет их ускоренное разрушение. И они требуют постоянного ремонта.

Традиционно в конце лета и осенью по дорогам идут перегруженные арбузовозы, зерновозы. В течение всего года идут лесовозы. И практически без перерыва те, кто везет щебень, песок, а также асфальт для строительства и ремонта тех же дорог.

Уже давно идет некий негласный спор: кто должен выявлять перегруз - ГИБДД или **Ространснадзор**? Однако ГИБДД занимается только тем, что касается безопасности дорожного движения. Контроль коммерческих перевозок - немного другая сфера. Перегруженный грузовик не представляет опасности на дороге для окружающих, пока хватает тормозов, чтобы его остановить. Но дорогам он наносит серьезный урон. Откуда на свежепроложенной или отремонтированной дороге еще до конца сезона появляется колея? Именно от проезда таких перегруженных машин.

Между тем еще в 2018 году **минтранс** утвердил порядок организации пунктов весового и габаритного контроля. В соответствии с постановлением правительства весогабаритный контроль осуществляет **Ространснадзор**. В 257-м федеральном законе сотрудникам этой организации предоставлено право остановки транспорта в местах весогабаритного контроля. То есть даже инспектор ДПС не нужен, чтобы эти сотрудники остановили машину.

Более того, владельцы автомобильных дорог и госкомпания «Российские автомобильные дороги» наделены правом принятия решения об установке специальных автоматических средств для фиксации нарушений правил перевозки тяжеловесных и крупногабаритных грузов.

Однако до сих пор эти возможности довольно плохо используются. Так называемые рамки весогабаритного контроля встречаются не очень часто на дорогах. Региональные власти на этом экономят, разоряясь на ремонте дорог. Хотя штрафы за нарушения весогабаритов, согласно Бюджетному кодексу, с 1 января этого года и до 1 января 2024 года зачисляются именно в бюджет региона. То есть регионы на таком контроле могут значительно пополнить бюджет, ведь штрафы за такие нарушения не маленькие. Превышение допустимой массы транспортного средства или допустимой нагрузки на ось, либо массы транспортного средства или нагрузки на ось, указанных в специальном разрешении, юридическими лицами или индивидуальными предпринимателями,

осуществившими погрузку в транспортное средство, влечет наложение административного штрафа на индивидуальных предпринимателей в размере от восьмидесяти тысяч до ста тысяч рублей; на юридических лиц - от двухсот пятидесяти тысяч до четырехсот тысяч рублей.

Но почему-то никто не спешит осуществлять такой контроль. Похоже, ремонтировать дороги выгоднее, чем не допускать их разрушения.

Как сообщил корреспонденту «РГ» **член межотраслевого экспертного совета при Минтрансе России Тарас Коваль**, в европейских странах именно так все и устроено. Полиция обеспечивает на дороге безопасность, а транспортная инспекция контролирует соблюдение правил перевозки по дорогам грузов и сохранность дорог.

<https://rg.ru/2020/08/23/kto-dolzhen-vzveshivat-na-dorogah-gruzoviki.html>

### **КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.24.08; ХИНДИ РУСИ УГЛЬ-УГЛЬ; У ИНДИИ ПРОБУДИЛСЯ АППЕТИТ КО ВСЕМУ КОКСУЮЩЕМУСЯ**

Индия планирует скупать почти весь российский коксующийся уголь и антрацит, поставляемые на экспорт: Дели и Москва обсуждают поставки до 40 млн тонн сырья в год стоимостью около \$4,5 млрд по текущим ценам. Сейчас Россия экспортирует в Индию менее 1 млн тонн металлургических углей из общего экспорта в 46 млн тонн. Для наращивания поставок планируется раскатка маршрута через порты юга РФ, в связи с чем Минэнерго просит господдержки для терминала ОТЭКО в Тамани. Из российских угольщиков поставки в Индию наиболее интересны «Сибантрациту» и «Колмару».

Индия заинтересована в приобретении коксующихся углей, антрацитов и пылеугольного топлива (PCI) и запросила объем до 40 млн тонн в год, сообщил **замминистра энергетики Анатолий Яновский** на заседании рабочих групп Госсовета 14 августа, рассказали источники “Ъ”, участвовавшие в заседании. По словам чиновника, отмечают они, переговоры велись с Министерством сталелитейной промышленности Индии. Расчеты Минэнерго показывают, что объемы могут быть поставлены и будут «вполне конкурентоспособными» с углями из Австралии.

Однако для этого необходимо госсубсидирование проекта ОТЭКО Мишеля Литвака в Тамани с целью снижения затрат на перевалку угля с \$14 до \$8 на тонну (подробнее см. “Ъ” от 17 августа). Господин Яновский пояснил, что в отличие от Северо-Запада порт в Тамани недозагружен из-за высоких ставок, хотя «единственный в России имеет возможность использовать суда дедвейтом до 220 тыс. тонн, это самый современный специализированный терминал в стране».

В то же время общая конъюнктура рынка угля настолько плоха, что для дешевого энергетического угля экспорт через южные порты стал нерентабельным.

Так, проект расположенного рядом с терминалом ОТЭКО сухогрузного порта Тамань, видимо, будет отменен. Для ОТЭКО снижение себестоимости перевалки до \$8, говорил господин Яновский, позволит дополнительно отправить не менее 20 млн тонн угля уже в этом году, прежде всего из Кузбасса и Новосибирской области. В Минэнерго не ответили на запрос “Ъ”.

Исходя из июльской цены на коксующиеся угли \$113 за тонну (FOB Австралия), 40 млн тонн – это \$4,5 млрд в денежном выражении. Источник “Ъ” в отрасли поясняет, что у Индии большие планы по наращиванию производства стали, но нет своего металлургического угля: «Индийские компании активно ведут переговоры о поставках российского угля, а также ищут проекты, в которые можно было бы войти, но пока не находят привлекательных».

Сейчас индийский рынок уступает китайскому в емкости, но, по оценкам Fitch, к 2025 году страна сместит Китай с позиции крупнейшего потребителя коксующегося угля в мире.

Переговоры между Россией и Индией об увеличении экспорта и совместной реализации угольных проектов проходили в течение всего 2019 года. Evraz, «Колмар», «Мечел» отправляли пробные партии угля в Индию. В июне сообщалось, что со стороны Индии переговоры ведут крупнейшая в мире металлургическая компания ArcelorMittal, Steel Authority of India Limited и Torrent Power.

Если договоренности будут достигнуты, то Индия может стать ведущим рынком для российских угольных компаний. По данным Argus, хотя в целом Индия сократила импорт коксующихся углей в январе–июне на 13% на фоне падения выпуска стали, импорт российского сырья в этот период вырос более чем вдвое, до 524 тыс. тонн.

В октябре 2019 года министр природного газа и стали Индии Дхармендра Прадхан оценивал потребность страны в коксующихся углях в 70 млн тонн, из которых 55 млн тонн потребляется только сталелитейной промышленностью. «Мы собираемся к 2030 году достигнуть производства 3 млн тонн стали в год, и поэтому нам необходимо увеличивать поставки угля для нашей национальной сталелитейной промышленности», – пояснял он. Но доставка российского угля из портов Дальнего Востока в Индию менее рентабельна, чем в Китай, на \$5–7 на тонну.

Из крупных производителей коксующихся углей и антрацитов в поставках в Индию заинтересованы «Сибантрацит» и «Колмар».

Представитель первого сообщил, что с начала года объем экспорта в Индию вырос на 29%. «Индия – растущий рынок, один из самых перспективных с точки зрения увеличения потребления металлургических углей», – уточнили в «Сибантраците». – Мы давно и стабильно наращиваем поставки в Индию, в том числе за счет выпуска новых, востребованных видов продукции, и планируем делать это и дальше».

Председатель совета директоров «Колмара» Анна Цивилева рассказала “Ъ”, что компания с прошлого года ведет активные переговоры с индийскими компаниями и делает спотовые поставки продукции для тестирования на металлургических заводах. «В сентябре мы запустим в работу собственный порт ВТУ в Ванино с загрузкой крупнотоннажных судов на дальние расстояния, для нас откроется большой перспективный индийский рынок, который уже проявляет интерес к нашим углям», – добавила Анна Цивилева.

В «Мечеле», наоборот, называют Индию наименее маржинальным для компании направлением. «На сегодняшний день мы не видим экономической целесообразности поставлять более одной-двух судовых партий в месяц по спотовым контрактам, это примерно 500–700 тыс. тонн в год», – говорит представитель компании. Основными рынками сбыта для «Мечела» являются Япония, Корея и Китай.

По оценке замдиректора отдела инвестиций и рынков капитала КПМГ в России и СНГ Дмитрия Смолина, в прошлом году Россия экспортировала в Индию 721 тыс. тонн антрацита и коксующегося угля.

Заявленные объемы в 40 млн тонн являются колоссальными и сопоставимы с общими объемами экспорта антрацита и коксующегося угля РФ в 2019 году (46 млн тонн).

«Даже если объемы закупок угля со стороны Индии по факту будут ниже заявленных 40 млн тонн, эти дополнительные объемы могут стать хорошим драйвером роста добычи для российских угольных компаний, особенно в условиях падения спроса на уголь со стороны Европы», – говорит эксперт. По его мнению, одним из основных условий для дополнительного экспорта угля из России должно стать увеличение мощности угольных терминалов на Дальнем Востоке и модернизация БАМа и Транссиба.

<https://www.kommersant.ru/doc/4465798>

### **ИЗВЕСТИЯ; ЕКАТЕРИНА ПОСТНИКОВА; 2020.24.08; ВТОРАЯ ВОЙНА: СТРАНЫ СЕВЕРНОЙ ЕВРОПЫ ВНОВЬ ЗАКРЫВАЮТСЯ ОТ COVID; ДИНАМИКА ПАНДЕМИИ ТЕПЕРЬ ЗАВИСИТ ОТ ДЕЙСТВИЙ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРАВИТЕЛЬСТВ, СЧИТАЮТ В ВОЗ**

Финляндия, Норвегия и Исландия усиливают меры для въезжающих из-за рубежа. В попытке предотвратить вторую волну COVID Хельсинки и Осло расширили список стран, приехав из которых люди должны уйти на карантин, а Рейкьявик сделал самоизоляцию обязательной для большинства гостей, предоставив им две карантинные опции. Предугадать, будет ли еще один глобальный всплеск коронавируса, сейчас нельзя: как рассказали «Известиям» во Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), теперь ответ на вопрос о второй волне зависит от мер, которые предпринимают отдельные страны.

#### Превентивные меры

Финляндия ужесточила правила въезда, восстановив ограничения для большинства европейских государств. Список тех, кого коснутся меры, дополнили Кипр, Германия, Греция, Дания, Исландия, Ирландия, Мальта, Норвегия и Сан-Марино. Эти правила начнут действовать 24 августа.

На сегодня туристические поездки в Финляндию возможны из ограниченного числа государств. Так, въехать в республику без какого-либо контроля и последующей двухнедельной изоляции можно из стран Балтии, а также из Ватикана, Венгрии, Лихтенштейна, Италии и Словакии. Из неевропейских стран Финляндию могут посетить туристы из Грузии, Китая, Новой Зеландии, Руанды, Таиланда, Туниса, Уругвая и Южной Кореи. Для тех, кто приезжает в страну из России, ограничения будут действовать как минимум до 8 сентября.

Правительство Финляндии пересматривает так называемый «зеленый список» стран раз в две недели. Беспрепятственный въезд открывают для стран, где в течение 14 дней на 100 тыс. человек регистрируют не более восьми новых случаев COVID. В самой Финляндии на 21 августа, по данным Worldometer (здесь и далее), зарегистрировано 7,8 тыс. случаев, из которых 334 – летальные, при этом 7,1 тыс. зараженных выздоровели. За минувшие две недели ежедневный прирост новых случаев не превысил 41, однако в последние дни число заражений стало увеличиваться.

В аналогичной ситуации оказался финляндский западный сосед – Норвегия. Там зарегистрировано 10,1 тыс. случаев с 264 летальными исходами и 9,1 тыс. исцелений. Показатели заражений за минувшие две недели несколько выше – в среднем около 50 каждый день. В отличие от Хельсинки требования Осло к странам выезда менее строгие: для беспрепятственной поездки достаточно до 20 новых случаев на 100 тыс. человек за 14 дней.

Однако возобновившийся рост заболеваемости, хоть и незначительный, заставил норвежское правительство вновь ввести ограничения на въезде. Так, в «красный список» попали несколько регионов соседних Дании и Швеции, а также Исландия, Кипр, Мальта, Нидерланды и Польша. Приезжие из этих мест теперь должны провести на карантине в Норвегии 10 дней.

Еще одна страна Северной Европы – Исландия (2 тыс. случаев при 10 летальных и 1,9 тыс. исцелений) также ужесточила свои требования к прибывающим: карантинные ограничения должны соблюдать практически все приезжие. Исключение составляют северные соседи Исландии и Германия. При этом с 19 августа у путешественников есть выбор: либо пройти двойное тестирование на COVID и просидеть на карантине 5–6 дней, либо уйти на обязательную двухнедельную самоизоляцию.

#### Вход свободный

Таким образом Хельсинки, Осло и Рейкьявик пытаются предотвратить всплеск второй волны COVID. Насколько вероятен еще один скачок заражений коронавирусом в каждой

отдельной стране, сказать сложно – теперь всё зависит от действий национальных правительств, заявили «Известиям» во Всемирной организации здравоохранения.

– Течение пандемии в первую и любую последующую волну определяют шаги отдельных стран. Если мы не будем использовать то окно возможностей, которое дает физическое дистанцирование, изоляция и карантинные меры, позволяющие ясно понять, где находится вирус и как он распространяется, заболевание может начать распространяться с новой силой, – сказали в ВОЗ.

При этом в организации отметили, что риски экспорта или импорта новых случаев при международных поездках актуальны до сих пор. Поэтому «постепенное снятие ограничений должно зависеть от оценки рисков и управления ими при учете социально-экономических последствий и последствий для здоровья населения», подчеркнули в ВОЗ.

Другие североевропейские страны – Дания и Швеция ко въезду из-за рубежа в эпоху COVID относятся куда менее строго, чем их соседи. В первой стране зарегистрировано 16 тыс. случаев при 621 летальном исходе и 13,7 тыс. исцелений, во второй насчитывается 85,8 тыс. случаев при 5,8 тыс. смертей, количество выздоровевших неизвестно.

Сейчас Дания и Швеция открыты для европейских государств, однако на третьи страны у них действует запрет (в Данию разрешен въезд лишь людям из девяти неевропейских стран) с редкими исключениями. В Швеции, которая известна своим оригинальным подходом к пандемии COVID, исключаящим какой-либо карантин для жителей страны, возможность въехать из государств за пределами Европейской экономической зоны и Швейцарии закрыта с 19 марта по 31 августа. Как сообщила «Известиям» пресс-секретарь шведского министерства юстиции Натали Сиал, блокировать границы от других шенгенских стран Стокгольм не планирует.

– В последнее время мы наблюдаем рост числа случаев заболевания в некоторых странах Европы. В Швеции количество людей, серьезно заболевших COVID-19, в последнее время уменьшилось, но, по данным Управления общественного здравоохранения Швеции, в стране существует риск возникновения новых местных и региональных вспышек, – отметила в беседе с «Известиями» Натали Сиал.

По ее словам, сейчас шведские государственные агентства разрабатывают последующие шаги на случай, если всплеск заболеваемости в стране всё же произойдет.

<https://iz.ru/1051063/ekaterina-postnikova/vtoraia-voina-strany-severnoi-evropy-vnov-zakryvaiutsia-ot-covid>

### **ИЗВЕСТИЯ; МАРИЯ ПЕРЕВОЩИКОВА, ИРИНА ЦЫРУЛЕВА; 2020.24.08; ПОЗНАЮТ В БЕДЕ: БИЗНЕС ПОПРОСИЛ ПРОДЛИТЬ МЕРЫ ПОДДЕРЖКИ ПОСТРАДАВШИХ ОТРАСЛЕЙ; УВЕЛИЧИТЬ СРОКИ ПОМОЩИ НУЖНО ВО ВСЕХ РЕГИОНАХ, УВЕРЕНЫ ЭКСПЕРТЫ**

Представители малого и среднего бизнеса столицы попросили продлить меры поддержки для пострадавших отраслей. Обращение в адрес мэра Москвы Сергея Собянина направила «Опора России». Речь идет об отсрочках по налогам и страховым взносам, арендных каникулах и т.д. Продлить помощь бизнесу нужно не только в Москве, но и в других регионах – до середины следующего года, уверены авторы инициативы. При этом меры можно сделать более адресными, считают эксперты.

Не успели оправиться

После снятия ограничительных мер экономическая ситуация окончательно не стабилизировалась. В первую очередь восстановлению мешают падение доходов населения, изменение потребительского поведения из-за рисков заразиться COVID-19, накопленные бизнесом долги перед контрагентами, банками и т.д. Об этом говорится в письме московского отделения «Опоры России» в адрес мэра столицы Сергея Собянина (документ есть у «Известий»).

В нем отмечается, что в сфере услуг и сервиса по итогам июня-июля 2020 года восстановление входящего денежного оборота составило 75–80% от уровня 2019-го. Сегмент услуг по объемам и выручке восстановится не ранее 2022-го.

В связи с этим организация просит продлить столичные и федеральные меры поддержки малого и среднего бизнеса Москвы, которые были введены до конца второго квартала, как минимум на третий квартал. Например, речь идет об арендных каникулах на помещения, принадлежащие городу, отсрочке по налогам (кроме НДС) и платежам в страховые фонды.

Как уточнил председатель Бюро по защите прав предпринимателей московского отделения «Опоры России» Алексей Петропольский, речь идет в первую очередь о компаниях из пострадавших отраслей экономики (туризм, сфера развлечений, ритейл, транспорт и др.). Но это касается и остальных предпринимателей, для которых действуют разные рассрочки и отсрочки.

Он также считает, что меры нужно продлить и в регионах, но на более длительный срок, чем в Москве. Целесообразно расширить действие мер до середины 2021 года, так как в субъектах действуют разные сроки снятия ограничений, считает Алексей Петропольский.

Продление мер поддержки не должно ограничиваться только третьим кварталом этого года и столицей – лучше сохранить помощь до конца второго квартала 2021-го по всей стране, высказал мнение член генсовета «Деловой России», председатель совета директоров «Градиент Альфа Инвестментс Групп» Павел Гагарин.

– Для эффективного преодоления кризиса малому и среднему бизнесу необходимо продлить каникулы до середины следующего года. Так будет работать эффект синергии: мера на один квартал дает небольшой эффект, на несколько кварталов – эффект в 10 раз больше, – уверен он.

Необходимость продления поддержки во всей стране обусловлена тем, что в целом в регионах действуют разные графики выхода из карантина. Например, в Хабаровском крае предприятия малого и среднего бизнеса только начинают открываться, указал руководитель группы компаний Plastilin Александр Головкин.

– В каждом регионе можно найти свои больные точки, поэтому власти необходимо поручить губернаторам на местах проработать основные проблемы бизнеса, исходя из специфики экономической и эпидемиологической обстановки. В субъектах нужно помогать бизнесу за счет дотаций, субсидий и льгот, – уверен он.

Москва освободила от арендных платежей за городские помещения организации, которым из-за пандемии пришлось прекратить работу. Каникулы длились до 1 июля.

Другие предложения

Также «Опора России» предложила несколько новых мер поддержки на 2020–2021 годы. В их числе, например, сокращение общего размера ставок взносов в страховые фонды с фонда оплаты труда предприятий – с 30 до 15–20%, уменьшение ставок налогов по упрощенке, каникулы или мораторий на изменения кадастровой оценки недвижимости.

«Известия» направили запрос в мэрию Москвы. Там на момент публикации не ответили.

Список пострадавших отраслей стоит распространить на все виды бизнеса без исключения, полагает Павел Гагарин. Предприниматели всех сфер так или иначе связаны между собой, и вся экономика пострадала: на ком-то это сказалось сразу, на других – позднее, пояснил он.

– Изменение клиентского поведения вызовет «отложенный негативный эффект» для бизнеса. Инициатива о продлении льготных режимов соответствует этому прогнозу, – считает генеральный директор Агентства регионального развития Юрий Весельев.

Например, сейчас в ресторанах заметно меньше посетителей (в регионах раньше в обед были заняты все столики, теперь только 20–30%), фитнес-центры загружены лишь на 30–50%, отметил основатель «GGGroup-Управление активами» Евгений Протопопов.

Не все предприниматели брали налоговые каникулы или пользовались льготами, то есть в целом обращались за поддержкой государства, указал руководитель подкомитета по малоэтажному и коттеджному строительству «Деловой России», владелец ГК «Удача» Владимир Прохоров. Поэтому меры, связанные с финансовой помощью государства, при продлении стоит сделать более адресными или локальными, полагает он.

<https://iz.ru/1051179/mariia-perevoshchikova-irina-tcyruleva/poznaiut-v-bede-biznes-poprosil-prodlit-mery-podderzhki-postradavshikh-otraslei>

### **ИЗВЕСТИЯ; ЕКАТЕРИНА ЯСАКОВА; 2020.24.08; ПОШЛИ НА КИНЕЛЬ: КАК 1,2 ТЫС. МИГРАНТОВ БУДУТ ВЫБИРАТЬСЯ ИЗ САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ; ОТПРАВИТЬ ДОМОЙ МЕСТНЫЕ ВЛАСТИ СМОГУТ ТОЛЬКО 900 ИНОСТРАНЦЕВ**

Счастливым билет на родину смогут получить лишь 900 из почти 1,5 тыс. граждан Узбекистана, собравшихся на вокзале города Кинеля в Самарской области. Именно столько сможет вместить поезд, который должен будет забрать мигрантов на родину, сообщил «Известиям» источник в администрации региона. С мая самарские власти отправили домой 4500 иностранных рабочих, однако поток мигрантов в область на этом явно не закончится, считают эксперты. При этом посол и консул Узбекистана в процессе не участвуют – даже списки отъезжающих местной администрации пришлось составлять самостоятельно.

Женщин и детей вперед

Последнюю неделю в городе Кинеле (Самарская область) на территории одноименной железнодорожной станции в буквальном смысле слова жили сотни мигрантов. Ранее «Куйбышевская железная дорога» оценивала их численность в 250 человек, однако уже в воскресенье, 23 августа, источник «Известий» в администрации области называл цифру 1200.

По данным собеседника редакции, в понедельник за мигрантами в Кинель приедет поезд, но называть день и время его отправления он побоялся, поскольку другие иностранцы могут увидеть эту информацию и устремиться в Кинель. Пока же приезжих разместили в лагере в 3 км от города.

– На поезде отправятся 900 граждан Узбекистана. 23 августа на станции было уже примерно 1200 мигрантов, и они всё время прибывают. Мы уже предвидим, что более 300 человек останутся за бортом и будут штурмом брать поезд. А ведь в первую очередь придется отправить женщин и детей, больных, – рассказал источник.

Ранее местным властям уже приходилось подключаться к отправке мигрантов на родину. Помимо Кинеля, они с мая регулярно прибывали в Большечерниговский район Самарской области, рассчитывая попасть в Казахстан через погранпункт «Маштаково» в Первомайском районе Оренбургской области. Но там их останавливали, поскольку граница с этой страной закрыта.

Сейчас мигранты продолжают искать пути возвращения домой. Иностранных рабочих регулярно дезинформируют о том, что Казахстан открывает границы, пояснили «Известиям» специалисты.

– Плохой пример заразителен. Есть целые группы блогеров и таксистов-посредников, которые рассказывают мигрантам, как попасть домой. В результате люди попадают в неприятные ситуации, – рассказал председатель «Всероссийского конгресса узбеков, узбекистанцев» Ибрагим Худайбердиев.

«Приедут новые»

Источник также сообщил «Известиям», что с мая самарским властям пришлось участвовать в вывозе 4500 мигрантов.

– Этот огромная нагрузка на Самарскую область. 300 человек останутся. Что с ними делать, мы не знаем. Мы понимаем, что это еще не конец – приедут новые. Они к нам

приезжают из Рязани, Чечни, Крыма, Ханты-Мансийска. Раньше «пунктом надежды» у них было Маштаково, сейчас Кинель. У нас в основном ждут отъезда узбеки, в Оренбургской области – киргизы, – сообщил источник.

По словам собеседника редакции, мигранты в Кинеле ведут себя примерно, что вызывает определенное уважение. В воскресенье было созвано экстренное совещание в администрации. При этом посол и консул Узбекистана к разрешению вопроса так и не присоединились. Даже списки отбывающих мигрантов местным властям пришлось составлять самостоятельно.

«Известия» направили запрос в посольство Узбекистана и МИД России.

Мигранты будут снова и снова собираться в этом месте, уверен Ибрагим Худайбердиев.

– Мы очень благодарны муниципальным властям за то, что они помогают. Но надо, чтобы страны договорились на более высоком уровне о решении этих проблем. Это настоящая угроза нацбезопасности и России, и тех республик, откуда родом мигранты, – подчеркнул он.

По его словам, в начале сентября состоится международная видеоконференция по оптимизации деятельности института гражданского общества с участием госструктур восьми стран, представителей Самарской и Оренбургской областей. На мероприятии будет представлена резолюция, посвященная этим проблемам, которую направят в МИД.

«Точно влезут не все»

Мигранты сами создают себе проблемы, пытаясь таким образом вернуться домой, уверены в Федерации мигрантов России.

– В поезд точно влезут не все. А в России у них есть работа и жилье. Они не понимают: какой бы плохой ни была ситуация у них дома, если они уедут во время закрытых границ, будет хуже. Работы на родине нет, – сказал президент федерации Вадим Коженов.

При этом, по его словам, спрос на мигрантов в РФ сейчас довольно внушительный.

– У нас на сайте сейчас 7 тыс. вакансий. Звонят коммерсанты, просят дать мигрантов, предлагают прислать автобусы, выделить общежитие, оформить. Кто сейчас не работает – просто не хочет работать, – уверен Вадим Коженов.

Часть иностранных рабочих, занятых в таких сферах, как туризм, ресторанный бизнес и услуги, действительно потеряли места. Но о том, что работы нет совсем, говорить не приходится, подтвердил и исполнительный директор фонда «Саховат» Бахром Исмаилов.

– Резко увеличился спрос на работников в складской отрасли, в отделах доставки. Кроме этого, власти продлили действие разрешительных документов (патентов) еще в марте 2020 года, позволив тем самым сотням тысяч трудовых мигрантов не потерять работу. Сказать, что о мигрантах не позаботились, нельзя. Прделана колоссальная работа. И с работой помогут, и с продуктами, и с документами, – заключил Бахром Исмаилов.

Он отметил, ситуация с группой в Кинеле находится под контролем генерального консульства и местных властей.

Проблема требует решения, поскольку такие лагеря грозят ростом заболеваний, считают другие эксперты.

– Можно и заскучать в отрыве от родины. Это стресс для людей. А если дома нуждаются в помощи человека, то его ничего не остановит. Он будет искать способы вернуться, пока не добьется этого, – уверен директор проектов Фонда развития международных связей «Добрососедство» Юрий Московский.

При этом, по его словам, страны не торопятся вывозить даже тех, у кого есть крайняя необходимость уехать, поскольку тогда назад попросятся и другие иностранные рабочие.

<https://iz.ru/1051812/ekaterina-iasakova/poshli-na-kinel-kak-12-tys-migrantov-budut-vybiratsia-iz-samarskoi-oblasti>



### **ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДРА ПОЛЯНСКАЯ; 2020.24.08; НАЗАД В БУДУЩЕЕ: КАК ПЕРЕРОЖДАЕТСЯ ВНУТРЕННИЙ ТУРИЗМ; ЭКСПЕРТНЫЕ ПРОГНОЗЫ ПО ВОССТАНОВЛЕНИЮ ОТРАСЛИ ОПТИМИСТИЧНЫЕ**

Прошло более двух месяцев с момента рестарта внутреннего туризма. Процесс восстановления идет очень осторожно, для каждого региона и сегмента рынка он очень индивидуален. Настроения в турбизнесе неоднозначные: в этом году эксперты не ожидают прошлогодних объемов, однако в будущее смотрят с оптимизмом. Подробности – в материале «Известий».

#### Стратегия возрождения

Потери туристической отрасли за время пандемии, по данным Ростуризма, составили 1,5 трлн рублей. И до момента достижения докризисных объемов пройдет как минимум полтора года. Тем не менее эксперты не склонны драматизировать ситуацию. Как подметил Андрей Ермак, министр по культуре и туризму Калининградской области, туризм похож на птицу феникс. Практически полностью сгорев в период пандемии, сейчас он уверенно возрождается.

Вице-президент Российского союза туриндустрии Юрий Барзыкин поддерживает позитивный настрой Ермака. «Внутренний туризм жив и демонстрирует разную в зависимости от регионов, но вверх идущую динамику», – отметил Барзыкин.

Летом интересы основной части клиентов (80%) устремлены в сторону Черноморского побережья. Поэтому эти регионы были открыты в первую очередь и сейчас чувствуют себя уверенно. На сегодняшний день Краснодарский край и Крым вышли на уровень прошлогодней загрузки аналогичного периода. С июля по середину августа Крым принял порядка 1,4 млн российских туристов.

Аналогичные показатели и у Сочи. Положительно влияет на спрос в том числе и приемлемый ценник. «Кто бы что ни говорил про рост цен на отели юга России, в среднем они остались на прошлогоднем уровне. А если сравнивать с той же Турцией, то они ниже в два раза», – заверил Барзыкин.

Поддержка Ростуризма дала возможность и другим регионам заявить о себе и получить дополнительный приток туристов. Бодро себя чувствуют Алтай, Байкал, Калининград и другие направления.

Свою лепту в курс на повышение спроса внесет, по словам экспертов, и программа кешбэка за туры по России. «Общий объем выделяемых средств находится на уровне 15 млрд рублей. Это больше, чем мы получали на федеральные программы. Как говорится, нет худа без добра», – заявил Барзыкин.

Между тем не нужно питать иллюзий. Ясно, что даже при высоком спросе и продленном до конца октября сезоне в этом году внутренний туризм не получит тех объемов, которые были в 2019 году. «Возвращение к полноценной жизни начнется в турбизнесе, скорее всего, в следующем году. Полагаю, что порядка 70% туристов, которые в этом году отдыхали в России, станут возвратными», – говорит Барзыкин.

#### Полный полет

О сроках восстановления сегмента внутренних авиаперевозок рассказал «Известиям» Дмитрий Горин, вице-президент АТОР и генеральный директор холдинга «Випсервис». Эксперт пояснил: «После хорошего старта в начале года в период пандемии объемы приближались к нулю. Сейчас мы фиксируем тренд на укрепление, он обозначился в июле. Есть отдельные рекордсмены (черноморские курорты), где объемы перевозки не просто восстановились, но даже превысили значения аналогичного периода прошлого года».

Однако говорить в целом о быстром возрождении внутренних объемов перевозки пока рано. Все будет зависеть от деловой активности с точки зрения рынка бизнес-трелл, эпидемиологической обстановки, экономической.

При благоприятном развитии ситуации рынок внутренних перевозок восстановится не ранее второй половины 2021 года. «По итогам же текущего года объем пассажиропотока на внутренних линиях продемонстрирует снижение на 50% к цифрам 2019 года. Безусловно, значения могут быть скорректированы. Делать сейчас точные прогнозы непросто», – заявил Горин.

Посеять – пожать

Ситуация в регионах разнится. Многое зависит от сроков действия ограничений, введенных из-за пандемии коронавируса. Ханты-Мансийский автономный округ – Югра только недавно вышел на второй этап снятия ограничений. Туротрасль начинает активно включаться в процесс восстановления турпотока, но пока результаты скромные.

Директор департамента промышленности Ханты-Мансийского автономного округа – Югры Кирилл Зайцев рассказал, что в регионе проводится большой объем мероприятий для формирования новых туристских продуктов и соответствия их новым условиям безопасности. Большой объем маркетинговых мероприятий также позволит быстрее восстановить турпоток. В Югре продолжают действовать меры, направленные на финансирование мероприятий, связанных с созданием новой туристской инфраструктуры, новых турпродуктов.

«Однако достичь показателей прошлого года не удастся. Мы прогнозируем снижение объемов турпотока по году в среднем на 50%. Итоговые цифры можно будет обозначить только тогда, когда окончательно завершатся все ограничительные процессы», – заявил Зайцев.

В соседней Тюменской области ситуация более радужная: 14 августа в регионе стартовал третий, заключительный этап снятия ограничений. С 17 августа жителям и туристам доступны все объекты показа, включая музеи и кинотеатры. Таким образом, Тюменская область окончательно возвращается к привычной жизни.

«Перспективы восстановления турпотока мы оцениваем как хорошие», – заявила директор Агентства туризма и продвижения Тюменской области Мария Трофимова.

Турпоток в Тюменскую область за последние четыре года вырос в два раза. В прошлом году регион принял 3,2 млн туристов. По итогам первого полугодия 2020 года объемы снизились на 40% к данным аналогичного периода 2019 года. По прогнозам Марии Трофимовой, по итогам года будет зафиксировано проседание спроса в среднем на 20%.

Положительное влияние на восстановление спроса оказывает активное продвижение региона как всесезонного направления. Туристам доступны пляжный отдых, экскурсионный, а также отдых на термальных курортах, которыми славится Тюменская область.

С 10 августа здесь запустили региональную туристическую программу лояльности «Сибирское гостеприимство», участвуя в которой туристы смогут отдохнуть в Тюмени на специальных условиях. Туристу выдадут электронную карту скидок при бронировании одного из отелей – участников программы на две ночи или более. Скидками можно воспользоваться в ресторанах города, при посещении термальных источников и др.

Создавая тренды

Об активном восстановлении туротрасли заявили и в Сахалинской области, которая открылась для организованных туристов с 6 июля. На текущий момент, по словам Валерия Дубровского, руководителя Агентства по туризму Сахалинской области, регион посетило чуть более 1 тыс. организованных туристов. Сейчас все гостиницы заполнены практически на 100%, туры быстро выкупаются. Многие туркомпании, которые раньше занимались обслуживанием только иностранных туристов, в период пандемии переключились на российских.

«Сегодня сложно приобрести билет на Курильские острова, вплоть до сентября все раскуплено. В связи с этим губернатор дал поручение организовать новые рейсы. Все это

свидетельствует о высокой загрузке туристической индустрии в регионе. Можно сказать, что, несмотря на пандемию, мы восстановились и набираем обороты», – заявил Дубровский. Сравнить данные по турпотоку за аналогичный период невозможно в силу разных условий посещения региона в связи с пандемией. Большая часть туристов посещает регион самостоятельно. В разные годы их количество доходит до 90%, и только порядка 10% – это туристы, принимаемые туроператорами. «В 2019 году ведущими сахалинскими туроператорами было обслужено около 19,5 тыс. организованных туристов, включая островитян. В 2020 году сезон еще продолжается, и данные от туроператоров поступят после его окончания. В целом агентство по туризму ставит перед собой амбициозную цель – увеличивать количество туристов ежегодно в два раза. Это станет возможным в том числе благодаря развитию туристических кластеров на территории Сахалинской области», – рассказал Дубровский.

Доходы туристической отрасли Алтайского края по итогам первого полугодия 2020 года, согласно официальным данным, которые озвучила Татьяна Сажаева, независимый эксперт по туризму Алтайского края, снизились в три раза. Сейчас туризм активно восстанавливается. Загрузка номерного фонда в июле-августе отличная.

Однако, даже несмотря на чартерные программы, позволившие значительно увеличить спрос со стороны туристов из европейской части России, о прошлогодних результатах говорить не приходится. В прошлом году за три летних месяца Алтайский край принял более 1,1 млн человек, что превышало значения аналогичного периода 2018 года в среднем на 5%. Если говорить о структуре турпотока, то доля самостоятельных бронирований, прямых продаж в санаториях, гостиницах и турбазах с каждым годом растет и, по экспертным оценкам, достигает 70–80% всего турпотока.

«Что касается перспектив, то, несмотря на недостижимость в этом году прошлогодних объемов, они хорошие. Сложившаяся в 2020 году ситуация позволяет нам громче заявлять о себе», – говорит Сажаева.

Аналогичную картину текущих характеристик спроса обрисовала и министр туризма Республики Бурятия Мария Бадмацыренова. «Мы не ожидаем динамики 2019 года. Но мы видим, как вырос спрос на отдых в Бурятии. И это отличный задел на будущее», – заявила Бадмацыренова.

Эксперт рассказала о высокой загрузке курортных отелей на Байкале. Отметила, что повышенным спросом пользуются качественные объекты размещения. В числе популярных видов туризма в этом сезоне эксперт выделила культурно-познавательный и экотуризм. «А вот климат делового туризма так пока и не смог улучшиться. В этом году, вероятно, значительных подвижек в лучшую сторону в сегменте MICE мы не увидим», – заявила Бадмацыренова.

### Время отдыхать

Не рассчитывают на скорое восстановление докризисных объемов и в Северной столице. Кирилл Соколов, директор Лиги туроператоров Санкт-Петербурга, заявил, что говорить о восстановлении сейчас слишком рано. На данный момент объемы не превышают 25% от значений прошлого года. При лучшем сценарии по итогам 2020 года спад составит порядка 85% к прошлогодним данным. У рынка есть всего один месяц, август, когда они могут выйти на самоокупаемость.

По словам эксперта, резко негативное влияние на турпоток оказывает запрет Роспотребнадзора на работу туроператоров с музеями.

«Загрузка отелей неплохая. Более того, текущие тарифы очень привлекательны и находятся на уровне 4 тыс. рублей за номер в отеле категории 4\* и 3 тыс. рублей за ночь в номере отеля 3\*. Это в два раза ниже традиционного ценника в высокий туристический сезон. Уникальный случай, когда туристы могут отдохнуть в Северной столице по низким ценам. В следующем году такого не будет», – заявил Соколов.

Туристов, которые хотят отдохнуть на курортах Балтийского моря в Калининграде, эксперты предупреждают: нужно поторопиться, места быстро заканчиваются, спрос колоссальный.

Андрей Ермак подтверждает: туризм в регионе восстанавливается активными темпами. Ограничения на въезд в Калининградскую область были сняты 24 июня. К 13 августа регион принял уже 205 тыс. туристов, это на 5–7% превышает данные аналогичного периода прошлого года. Текущую нагрузку на регион Ермак сравнил с ЧМ по футболу в период топового матча.

«Текущий спрос позволяет нам делать оптимистичные прогнозы по году. В начале пандемии мы ставили прогноз 900 тыс. туристов по итогам 2020 года. Вероятно, мы план перевыполним и примем 1,2–1,3 млн туристов. Тут многое будет зависеть от спроса в осенние месяцы, – рассказал Ермак.

Сейчас объем бронирований превышает значения аналогичного периода прошлого года. Август продан практически полностью. На сентябрь бронирование уже достигает уровня 75%. «Положительно на турпотоке в октябре скажутся меры поддержки со стороны Ростуризма в виде кешбэка за туры, а также наша программа скидок по карте гостя. Например, у нас будет действовать программа по аналогии с Татарстаном «2+1». При бронировании двух ночей третья турист получает в подарок», – рассказал Ермак.

Благотворное влияние на статистику оказало, по словам Ермака, в том числе и расширение полетной программы. Негативное влияние пандемии эксперт обозначил так: нехватка качественного персонала в сфере туризма. К сожалению, за время пандемии не все смогли сохранить свои коллективы. Сейчас обучить новый персонал быстро достаточно проблематично.

<https://iz.ru/1050681/aleksandra-polianskaia/nazad-v-budushchee-kak-pererozhdaetsia-vnutrennii-turizm>

### **ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2020.24.08; ДОРОГУ МОЛОДЫМ: КАРШЕРИНГ ОБНУЛЯЕТ СТАЖ; ОПЕРАТОРЫ КАРШЕРИНГА СНИЖАЮТ ВОЗРАСТНУЮ ПЛАНКУ И НЕ ТРЕБУЮТ НАЛИЧИЯ СТАЖА**

Каршеринг «Делимобиль» убрал пункт о наличии стажа вождения для своих клиентов. Это не первый сервис по прокату машин, который постепенно «снижает планку». Не приведет ли погоня за свежим клиентом к росту аварийности, разбирались «Известия».

Из автошколы – за руль

Нововведение заработало в 13 регионах России, где теперь за руль машины с оранжевыми задними крыльями можно садиться с 18 лет и с нулевым водительским стажем. В список вошли Санкт-Петербург, Тула, Нижний Новгород, Бор, Кстово, Дзержинск, Новосибирск, Бердск, Екатеринбург, Самара, Тольятти, Краснодар, Геленджик. В Москве всё осталось по-прежнему: чтобы проехаться на «Делимобиле» по столице, нужно достигнуть возраста 19 лет и управлять автомобилем минимум год.

«Мы запустили возможность пользоваться каршерингом выпускникам автошкол и людям со стажем менее одного года в регионах. Пока в тестовом режиме. Сделали мы это, проанализировав ситуацию и статистику аварийности. В регионах этот показатель существенно ниже, основная аудитория каршеринга моложе», – рассказала «Известиям» пиар-директор «Делимобиля» Ульяна Смольская.

Не первые, кто снял ограничения

«В регионах мы не первые, кто снял ограничения на стаж и возраст. Есть опыт локальных игроков, и мы на него также опирались при запуске теста», – пояснила Ульяна Смольская.

И это действительно так. С теми же условиями в регионах уже работают компании Car4You и LifCar. Ранее этот список дополняли «Карусель» и «URАмобиль» (Челябинск), но к настоящему моменту эти сервисы свернули деятельность. Нулевой входной порог их бизнесу не помог.

«Возрастной ценз нашей компании обусловлен высоким спросом на каршеринг среди тех, кто недавно получил права, – прокомментировали в **пресс-службе** LifCar свою бизнес-модель. – Безусловно, мы понимаем, что есть определенные риски, но, как показывает практика, новоиспеченные выпускники автошкол водят не хуже многих водителей, которые уже давно получили права, но не садятся за руль. Фактический стаж иногда сильно отличается от теоретического»

К слову, Европа давно не смотрит косо на новичков за рулем. По данным truesharing.ru, довольно много сервисов по краткосрочной аренде автомобилей, которые дают доступ к своим машинам с 18 лет и нулевым водительским стажем. К примеру, датский Green Mobility, новозеландский Cityhop, немецкий Miles Mobility, испанские WiBLE и Respiro и другие.

«Чем раньше начать водить, тем лучше»

«К нам обратились автошколы в регионах (Новосибирск и Екатеринбург) с просьбой помочь их выпускникам бесшовно перейти из обучения в практику, так как при невозможности после сдачи экзамена сесть за руль даже самый лучший опыт вождения быстро теряется. В свою очередь мы будем проводить обучение пользованию услугой каршеринга в рамках автошкол, рассказывая о том, как сохранять безопасность, и также обучая новичков культуре поведения на дороге», – рассказывает Ульяна Смольская.

Действительно, многие эксперты считают, что выпускники автошкол вполне готовы сразу после экзаменов окунуться в поток. Большинство новичков, получивших водительское удостоверение, так или иначе готовы к участию в дорожном движении, уверена **президент Национального союза ассоциаций автошкол Елена Зайцева**.

«Чем раньше после обучения они начнут водить, тем лучше – потому что не утратят навыки и знания. В данном случае каршеринг – выход для тех, у кого нет возможности приобрести свой автомобиль сразу. Не думаю, что на манеру вождения и уровень безопасности сильно влияет то, что это не их собственная машина. Но учитывая то, что новички во всем мире составляют группу риска, я бы посоветовала каршеринговым компаниям проводить входное тестирование, прежде чем выдавать автомобиль», – рассказала Елена Зайцева.

Вызывающе дерзкая и наглая езда

По данным ГИБДД, даже на фоне сокращения общей аварийности в 2019 году число ДТП по вине водителей-новичков выросло. Всего на российских дорогах в прошлом году произошло 10 034 ДТП с участием автомобилистов со стажем до двух лет. Это на 1,1% больше, чем годом ранее. В этих авариях погибли 846 человек (+2,4%), травмы получили 14 259 участников (+0,4%).

В одном из самых аварийных регионов – Москве – и вовсе бьют тревогу по поводу каршеринга как вида транспорта в целом. По итогам прошлого года, в столице произошла 421 авария с участием автомобилей каршеринга. Это на 242% больше, чем в 2018 году.

«Аварийность в каршеринге в пять раз выше, чем в сегменте личных автомобилей, и в 2,5 раза выше, чем сегменте такси. Каршеринг действительно сейчас один из самых опасных видов транспорта. И основная проблема – качество вождения арендованного автомобиля. При этом характер типовых ДТП каршеринга и такси, например, радикально отличается. Если в такси характерное ДТП – это ошибки от усталости или отвлечение от дороги на получение заказа, пассажира и пр., то в ДТП с каршерингом причиной часто является вызывающе дерзкая и наглая езда. Связано это очевидно с тем, что доступ к каршерингу прост, а машина застрахована полностью по КАСКО. В случае ДТП клиент платит лишь франшизу. Она несравнима со стоимостью автомобиля. Это не добавляет ответственности клиенту. И потом мы это видим в сводках ДТП», – считает начальник ситуационного центра, заместитель руководителя Центра организации дорожного движения (ГКУ ЦОДД) **Александр Евсин**.

Меньше требований – больше аварий

В беседе с «Известиями» Евсин отметил, что в Москве на 1 тыс. транспортных средств в месяц приходится 91 авария с участием автомобилей каршеринга, 63 – с такси и 8 – участием личного автомобиля. К самым аварийным Евсин отнес такие операторы каршеринга, как Car4You, LifCar и «Делимобиль». На сотню машин в их столичном парке аварий приходится 137, 115 и 73. К неаварийным – «Яндекс.Драйв», RentMee, MatreshCar. Здесь цифры по ДТП на сотню авто другие – 41, 29,5 и 19.

Нельзя не отметить, что требования к водителям у первой тройки ниже, чем у второй: 0–1 год стажа вождения и 18–19 лет против двух лет стажа и 20–21 года.

«Меньше требований к водителям – больше аварий», – подытожил Евсин.

Молодые водители в возрасте 18–19 лет – это один из наиболее высокоаварийных сегментов, считают страховщики. Согласно статистике «АльфаСтрахования», вероятность попадания в ДТП у них выше, чем у 20–25-летних, примерно в два раза, а по сравнению с 40-летними – в 3–4 раза. Этим в том числе объясняется более высокая стоимость страховки для таких автомобилистов.

«Если говорить в целом о пользователях каршеринга, число страховых случаев по каршерингу в десятки раз превышает показатели даже по такси, а убыточность достигает порядка 800–1500% в зависимости от конкретной каршеринговой компании», – пояснили в **пресс-службе** «АльфаСтрахования». Ранее компания страховала каршеринговые автомобили, но не стала пролонгировать договора из-за высокой убыточности.

Тариф выше, машин меньше

В 18 лет у новичка-водителя еще нет ни ответственности за свою и чужие жизни, ни понимания, какой суммой он рискует, считает **координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов.**

«Очень важным является индивидуальный подход со стороны операторов каршеринга к арендаторам и к их поведению. А также быстрая реакция на возможные неадекватные действия водителей. Под индивидуальным подходом я понимаю формирование и ведение оператором в режиме реального времени риск-профиля водителя на основании данных с датчиков автомобиля», – констатировал Петр Шкуматов.

В «Делимобиле» как раз тариф аренды для новичков будет выше базового и основывается также на показателях цифрового скоринга клиента. Кроме того, для водителей без стажа разработан ряд ограничений – например, они могут взять в аренду только VW Polo и Hyundai Solaris. Для них недоступен тариф «Сказка», обнуляющий финансовую ответственность водителя в случае ДТП. Работают в «Делимобиле» и над алкозамками.

Страховые условия в случае вины водителя не отличаются от стандартных. Для новичков дополнительно будет оформляться страхование от несчастного случая.

Счет за неудачное обучение

Эксперты также обращают внимание на факт, что компенсация ущерба за ДТП может оказаться для водителей-новичков не по средствам.

Напомним, в сервисе «Делимобиль» максимальная сумма ответственности виновного в ДТП водителя машины каршеринга равна 50 000 рублей. При ДТП на автомобилях BMW, Mini, Mercedes, а также на кроссоверах Nissan Qashqai и Kia Sportage она выше – 75 тыс. Если сумма ущерба превышает определенную сумму, то многие компании берут с виновника ДТП еще и 25% от разницы между суммой убытков и размером франшизы.

У сервиса «МатрешCar» максимальный размер ответственности – 30 000 рублей. Если произошло ДТП, в котором виноват клиент «МатрешCar» или в нем вообще отсутствуют другие участники, водитель обязан выплатить сервису всю сумму ущерба. Если в этот момент им были допущены административные правонарушения или он использовал автомобиль не так, как прописано в договоре с компанией, его ждет штраф еще на сумму в 50 000 рублей.

Абсолютно у всех операторов каршеринга есть нестраховые случаи. К таким относится нахождение за рулем в состоянии алкогольного опьянения. В случае ДТП такой

нарушитель оставляет сервис каршеринга без страховой выплаты. Поэтому штраф за такое нарушение суров и составляет до 250 000 рублей.

<https://iz.ru/1050706/anastasiia-pisareva/dorogu-molodym-karshering-obnuliaet-stazh>

### **ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР БУЛАНОВ; 2020.24.08; ПОДЗАРЯДКА В ПУТИ: ДАЛЬНОСТЬ ХОДА ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ УВЕЛИЧАТ НА 100 КМ; ДОПОЛНИТЕЛЬНУЮ ЭНЕРГИЮ ДЛЯ МАШИН ДАСТ РОТОРНЫЙ ГЕНЕРАТОР, РАБОТАЮЩИЙ НА ВОДОРОДЕ**

Максимальный пробег легковых электромобилей будет увеличен более чем на 100 км. Сделать это поможет установка на транспортное средство портативного электрогенератора, который выполнен в виде роторного двигателя рабочим объемом 650 см<sup>3</sup>. Новый агрегат, созданный учеными из Томска, будет работать на экологичном топливе – водороде и сможет вырабатывать 20 киловатт электроэнергии. Устройство должно быть особенно востребовано в регионах с холодным климатом, где внедрение электромобилей усложнено из-за необходимости расходовать дополнительную энергию на обогрев салона. Испытания разработки могут начаться уже в ближайшие месяцы.

Компактный источник

Современные электромобили – наиболее популярный вид альтернативного транспорта, который позволяет перевозить людей и грузы, избегая вредных выбросов в атмосферу, характерных для машин с бензиновыми и дизельными двигателями. Однако за экологичность владельцам новой техники приходится расплачиваться относительно коротким запасом хода, который обусловлен ограниченной емкостью современных литий-ионных батарей. Например, в настоящее время максимальный пробег у популярных моделей составляет всего около 300 км, которых может не хватить на длительную поездку.

Значительно расширить возможности электромобилей способен новый бортовой электрогенератор, который будет подпитывать батареи прямо во время езды. Сейчас такое устройство разрабатывают российские ученые.

– Наш генератор вырабатывает энергию с помощью роторно-поршневого двигателя, работающего на экологичном водородном топливе. Его рабочий объем составляет 650 см<sup>3</sup>, и этого достаточно для получения дополнительных 20 киловатт электричества, – рассказал старший научный сотрудник Томского научного центра РАН Сергей Замбалов.

– Такая концепция имеет ряд преимуществ, среди которых: малый вес и габаритные размеры установки, низкий уровень шумов и вибраций, а также конструктивная простота.

По словам эксперта, эти особенности выгодно отличают новый двигатель от аналогичной установки компании BMW, которая создана по стандартной схеме поршневого двигателя внутреннего сгорания и работает на бензине. С другой стороны, предложенный вариант должен быть более доступен, чем стандартные топливные элементы для химического преобразования водорода в энергию, поскольку последние слишком дороги для массового использования.

Важным нововведением должно стать и использование в двигателе системы многократного впрыска, который сделает его максимально экологичным.

– За один рабочий такт силовой установки топливо впрыскивается в камеру сгорания несколько раз, что позволяет смеси хорошо перемешиваться и способствует ее более полному сгоранию, – отметил Сергей Замбалов. – В результате выбросы вредных оксидов азота уменьшаются вдвое.

Таким образом, получившийся двигатель должен стать более безопасным, чем уже существующие на рынке аналоги, что позволит увеличить максимальный пробег транспортных средств без существенного вреда для природы.

Взять в дорогу

Новый агрегат будет позиционироваться на рынке в качестве дополнительного оборудования для электромобилей. Таким образом, он может устанавливаться как в процессе сборки машины на заводе-изготовителе, так и уже после ее покупки владельцем (например, это сможет сделать мастер на станции технического обслуживания).

Инновационную разработку оценили ученые Московского государственного технического университета.

– Роторно-поршневые водородные двигатели ранее использовались в автомобилестроении – в частности, мотором данного типа оснащалась одна из модификаций автомобиля Mazda RX-8, что позволяло уменьшить вредные выбросы в атмосферу, – рассказал профессор кафедры «Поршневые двигатели» МГТУ им. Н.Э. Баумана Дмитрий Онищенко. – Поэтому данное решение уже хорошо зарекомендовало себя. Кроме того, его использование в качестве вспомогательной силовой установки электромобилей позволит отапливать салон машины с помощью выделяющегося от двигателя тепла, что приведет к дополнительной экономии электричества.

Однако для достижения данных преимуществ потребуется создать сеть водородных заправок. По словам эксперта, это достаточно сложная задача, требующая применения сложных систем генерации и хранения газа.

С другой стороны, на такой шаг можно пойти исходя из российских условий, которые не слишком способствуют внедрению электромобилей.

– Сейчас в нашей стране не производится необходимых для электромобилей аккумуляторов, и поэтому мы сильно зависим от поставок китайских и корейских компаний. Таким образом, мы вынуждены использовать те батареи, которые у них имеются, – подчеркнул генеральный директор компании Zetta Денис Щуровский, занимающийся подготовкой выпуска российских электрокаров одноименной марки. – Поэтому предложенная система может позволить расширить возможности наших машин, и компания Zetta готова воспользоваться новыми возможностями. Но сделать это можно будет только после того, как разработчики докажут надежность и долговечность конструкции роторного двигателя, проведя все необходимые испытания.

Согласно мнению ученых Томского научного центра РАН, разработка будет особенно актуальной для жителей регионов с холодным климатом, которые вынуждены отказываться от покупки электромобилей из-за уменьшения емкости аккумуляторов при низких температурах и необходимости тратить значительную часть энергии на обогрев салона.

Испытания новой техники планируется провести в ближайшие месяцы, после чего разработчики займутся созданием промышленного образца системы.

<https://iz.ru/1051162/aleksandr-bulanov/podzariadka-v-puti-dalnost-khoda-elektromobilei-uelichat-na-100-km>

### **ИЗВЕСТИЯ; РОЗА АЛМАКУНОВА; 2020.21.08; ЕАЭСЛИ БЫ ДА КАБЫ: ЕЭК ПРОГНОЗИРУЕТ ПАДЕНИЕ ТОРГОВЛИ СОЮЗА ДО 42%; ЗА ПОЛГОДА ВЗАИМНЫЙ ОБОРОТ ОБЪЕДИНЕНИЯ СОКРАТИЛСЯ ДО \$24,5 МЛРД**

Объем взаимной торговли стран ЕАЭС в 2020 году сократится в диапазоне 24–42%, спрогнозировали по просьбе «Известий» в Евразийской экономической комиссии (ЕЭК). Там уточнили, что за первые шесть месяцев показатель уже снизился на 14,1% – до \$24,5 млрд. Наибольшие потери страны понесут от сокращения оборота с Россией. Сильнее всего просели поставки нефти и нефтепродуктов, легковых и грузовых автомобилей, железнодорожных вагонов, изделий из черного металла и алюминия. На восстановление торговли между странами пятерки уйдет от одного до полутора лет, считают эксперты.

Как товарооборот ляжет

За полугодие наибольшее падение товарооборота ЕАЭС зафиксировано в продажах сырой нефти (–69%), грузовых автомобилей (–55%) и железнодорожных вагонов (–52%),



уточнили в ЕЭК. На 28% сократилась торговля черными металлами, на 24% – легковыми машинами, на 7,2% – нефтепродуктами. В общей сложности торговля между партнерами снизилась на 14% и достигла \$24,5 млрд.

Наибольшие потери ЕАЭС понес от сокращения оборота с Россией. Торговля РФ с союзными государствами за полугодие 2020-го упала до \$23,8 млрд, на 14,4%.

Экспорт снизился на 16%, а импорт – на 11,4%. Отечественные компании поставляют в страны ЕАЭС помимо нефти и нефтепродуктов, которые занимают основную долю, оборудование и транспортные средства, металлы и изделия из них, промышленные товары, продовольствие и зерновые культуры. Тогда как предприниматели четырех стран завозят в РФ пищевую и сельскохозяйственную продукцию и сырье, оборудование и промышленные товары.

По итогам года торговля стран ЕАЭС сократится еще более существенно, прогнозируют в ЕЭК. В общей сложности – на 24–42% в зависимости от темпов восстановления от пандемии. Пока ориентировочный показатель – \$43 млрд (в 2019 году объем торговли составил \$61 млрд). Впрочем, прогноз в обозримом будущем планируется уточнить, хотя пока данные подтверждают обоснованность нынешних оценок, уточнили в ЕЭК.

Впрочем, физические объемы торговли союза сократятся гораздо менее существенно – на 10–15%.

Среди стран ЕАЭС за это же время больше всего сократились объемы торговли в Белоруссии (–21%), Киргизии (–17,3%) и Казахстане (–10%). А в Армении зафиксирован рост на 1,1%, что произошло в основном за счет увеличения импортных поставок в страну.

Ориентир на новые реалии

Учитывая продолжительность пандемии, постепенное восстановление экономики в России и других странах, прогнозы ЕЭК вполне обоснованны, отметил профессор МГИМО Владимир Саламатов. Закрытие границ, простой предприятий, обвал цен на нефть, резкое сокращение спроса на энергоносители сыграло главную роль в изменении объемов торговли России с партнерами по союзу, констатировал он.

По словам старшего научного сотрудника РАНХиГС Андрея Точина, снижение экспорта минеральных, промышленных и металлургических товаров – сейчас общий тренд. И в этом плане российские показатели не выбиваются из среднего диапазона по миру, добавил он. Не в пользу взаимной торговли сыграли и ограничения на вывоз ряда товаров из страны – в частности, сельскохозяйственной и фармацевтической продукции, добавляет первый вице-президент «Опоры России» Павел Сигал.

По мнению опрошенных экспертов, дальнейшая динамика торговли зависит от действий правительств стран, а также вероятности второй волны пандемии и ее продолжительности. Восстановление темпов взаимной торговли стран союза займет продолжительный период – от одного до полутора лет. Всё будет зависеть от ряда факторов, где основная роль отведена продолжительности пандемии, рестарту экономики, повышению спроса на товары и услуги, считает Владимир Саламатов из МГИМО.

Однако, по мнению Андрея Точина, отложенное падение возможно и при отсутствии повторной вспышки инфекции. Осень для российского экспорта может и не принести особого роста, не говоря уже о наращивании объемов поставок, полагает он. Если на показателях первых двух кварталов отразилось успешное начало года и результаты выполнения обязательств по ранее заключенным контрактам, то сейчас часть предпринимателей уже разорвала договоренности, а другие будут ориентироваться на новые реалии, пояснил эксперт.

Он добавил, что наибольшее падение в структуре российской экспорта ожидается по товарам с высокой добавленной стоимостью. Отечественным поставщикам надо конкурировать с производителями из третьих стран, отстаивать ниши на пространстве ЕАЭС и СНГ в целом и соответствовать по цене и качеству товара. Тогда как компаниям-

экспортерам из сфер промышленности и металлургии такой исход не грозит. Но они могут потерять на сокращении спроса, резюмировал Андрей Точин.

Возвращение докризисного объема экспорта напрямую зависит от того, как скоро возобновится авиасообщение между странами и снимут ограничения, вызванные пандемией, полагает Павел Сигал. Восстановление придется на конец 2020 – начало 2021 года, уверен он.

В **пресс-службе** Минэкономразвития на запрос «Известий» о перспективах торговли РФ со странами ЕАЭС и прогнозе на этот год не ответили. В Минпромторге заявили, что снижение оборотов прежде всего связано с введением мер, необходимых для предотвращения распространения коронавирусной инфекции.

<https://iz.ru/1051150/roza-almakunova/eaesli-da-kaby-eek-prognoziruet-padenie-torgovli-soiuza-do-42>

### **ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2020.24.08; ЗАПАДНЫЕ АВТОКОНЦЕРНЫ ПОПРОСИЛИ БЕСПРЕЦЕДЕНТНЫХ ЛЬГОТ ДЛЯ СПГ-АВТОМОБИЛЕЙ; РОССИЙСКИЙ «КАМАЗ» ГОТОВ НАЧАТЬ СЕРИЙНЫЙ ВЫПУСК ТАКОЙ ТЕХНИКИ И ВЫСТУПАЕТ ПРОТИВ**

Участники рынка предложили до 2025 г. отменить ввозные таможенные пошлины и утилизационный сбор для импортного коммерческого транспорта на сжиженном природном газе (СПГ), говорится в материалах Аналитического центра при правительстве к круглому столу, прошедшему 20 августа с участием представителей федеральных министерств. «Ведомости» ознакомились с документом, его подлинность подтвердил участник круглого стола. СПГ в качестве топлива применяется для тяжелых грузовиков – седельных тягачей, – пошлину и утильсбор предложено обнулить именно для них, пояснил сотрудник автопроизводителя. Цель меры – развитие рынка СПГ-транспорта до появления в России отечественных аналогов такой техники, говорится в документе.

Предложение исходит от иностранных производителей СПГ-тягачей, его поддерживает «Газпром», уверяет один из собеседников «Ведомостей». «Обнуление или ослабление пошлин для техники на СПГ в первую очередь поспособствует наращиванию потребления СПГ внутри страны, нежели развитию соответствующих технологий в отечественном автомобилестроении», – считает аналитик «ВТБ капитала» Владимир Беспалов. Это была бы беспрецедентная мера: больше ни один вид импортируемого автотранспорта не освобожден от пошлин и утильсбора.

«Пошлина на импорт тягачей составляет 5% от их стоимости, утильсбор – от 850 000 до 1 млн руб. СПГ-тягач примерно на 3 млн руб. дороже дизельного, поэтому отмена утильсбора компенсировала бы треть этой разницы», – рассказал представитель Volvo Trucks. По расчетам компании, снижение поступлений в бюджет будет незначительным: выпадающие доходы составят около 1 млрд руб., или менее 0,3% от ежегодно собираемого утильсбора. В абсолютных цифрах один СПГ-тягач стоит от 9 млн до 12 млн руб., добавляет сотрудник одного из автоконцернов.

СПГ в качестве моторного топлива в России пока практически не используется. Одна из главных причин – отсутствие сети криоАЗС (СПГ-заправок). Согласно госпрограмме «Развитие энергетики» до 2030 г. в России должно появиться 200 таких заправок. По инициативе «Газпрома» в России много лет действует программа по развитию сети газовых заправок для транспорта, работающего на сжатом или компримированном природном газе (КПГ). В частности, автобусы в нескольких регионах переводятся на газомоторное топливо. Сейчас в России около 500 газозаправочных станций, их количество удвоилось с 2013 г. Сеть КПГ-заправок принадлежит «Газпрому», кроме того, для него это дополнительный рынок сбыта газа. Единичные газозаправки позволяют заправить грузовики и СПГ-топливом.

СПГ по сравнению со сжатым газом более продвинутая технология. 1 л СПГ соответствует 5 куб. м газа, что дает больший эффект на единицу объема бака или баллона, пробег с полным баком СПГ больше, чем с газовым баллоном в 2–2,5 раза, объясняет сотрудник автоконцерна. При этом газовое топливо дешевле дизеля, говорит представитель «Камаза»: например, пробег самосвала «Камаз-65115» при заправке на 1000 руб. природным газом составляет 130 км, а дизтопливом – 45 км. Стоимость газовых грузовиков «Камаза» выше дизельных на 10–20% в зависимости от модели и эта разница компенсируется более низкой ценой газа за год эксплуатации, добавляет он.

«Инфраструктура СПГ-заправок может развиваться только при наличии некоего критического количества автомобилей. Без большого автопарка внутри страны этот рынок будет стагнировать», – говорит Беспалов. «Обнуление ввозных таможенных пошлин на СПГ-транспорт обеспечит снижение их цены на внутреннем рынке и рост их доступности <...> Но мера может также ограничить возможности развития отечественного производства такого автотранспорта», – говорится в материалах Аналитического центра при правительстве.

Единственный в России тягач на сжиженном газе производит «Камаз», пока выпущено лишь несколько штук. Обнуление пошлин и утильсбора сильнее всего ударило бы именно по «Камазу», говорят сотрудники нескольких автопроизводителей. «СПГ-тягач – абсолютно новый проект, но мы уже готовы начать серийное производство. «Камаз» выпускает транспорт на сжатом газе больше пяти лет, выпущено свыше 10 000 грузовиков и автобусов более чем 40 моделей. Технологически газомоторные и СПГ-тягачи не сильно отличаются», – рассказал представитель «Камаза». Предложение по обнулению пошлин и утильсбора он не комментирует.

Иностранные производители не видят рисков для «Камаза». «Сегмент газомоторной техники (на КПП и СПГ) пока составляет менее 1% от всего рынка тяжелых грузовиков в России. Для быстрого развития сегмента необходимо сделать газовую технику более привлекательной и доступной в сравнении с дизельной. С целью нарастить рынок газомоторной техники, увеличить потребление природного газа в транспорте и дать российским грузоперевозчикам возможность почувствовать преимущества этой техники достаточно принять подобные меры на временной основе», – говорит представитель Scania в России. По его мнению, такая мера не навредит российским производителям, ведь продажа их техники субсидируется, а рост конкуренции сыграет на руку всем. «Отмена пошлины не приведет к созданию искусственного конкурентного преимущества для импортеров, так как российские грузовики на СПГ будут получать 2,5 млн руб. промсубсидии и не платят пошлину. Ценовое преимущество в любом случае будет у российской техники», – согласен представитель Volvo Trucks. Поддерживает идею обнуления пошлин и сборов и компания Iveco: инициатива позволит расширить парк работающей на газе техники и повысить потребление газа.

Представители Минфина, Минэкономразвития, Минпромторга и компании «Газпром газомоторное топливо» не ответили на запросы «Ведомостей».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/08/23/837479-avtokontserni-poprosili>

### **КОММЕРСАНТЪ; ТАТЬЯНА ГРИШИНА, ИВАН БУРАНОВ; 2020.24.08; ОТЛОЖЕННЫЙ СТАРТ; ВСТУПАЮТ В СИЛУ ПОПРАВКИ К ЗАКОНУ ОБ ОСАГО, НО ВОСПОЛЬЗОВАТЬСЯ ИМИ ПОКА НЕЛЬЗЯ**

Сегодня вступают в силу изменения в законе об ОСАГО, которые дают страховщикам больше свободы в тарификации. Базовая ставка при расчете цены полиса теперь должна учитывать индивидуальные риски водителя – например, грубые нарушения ПДД. Впрочем, воспользоваться изменениями с сегодняшнего дня у новых покупателей ОСАГО не получится: не готовы новый порядок информационного обмена ГИБДД и страховщиков и указание ЦБ о расширении тарифного коридора. Когда они появятся, цена

полиса, по расчетам страховщиков, снизится в 180 населенных пунктах, в том числе в Москве и Санкт-Петербурге.

С 24 августа вступают в силу поправки к закону об ОСАГО – по ним страховщики при выставлении цены полиса могут учитывать риск-профиль конкретных автовладельцев. Сейчас для групп страхователей – например, владельцев легковых автомобилей, зарегистрированных на конкретной территории, – действует одинаковый тариф в пределах коридора, установленного ЦБ (2746–4942 руб.). По закону страховщик теперь сможет повышать стоимость полиса при наличии повторных в течение года грубых нарушений ПДД (проезд на красный свет, выезд на встречную полосу, превышение скорости более чем на 60 км/ч), если они зафиксированы не камерами, а инспекторами «вручную». Вырастет цена полиса и для водителей, лишенных прав за вождение в пьяном виде, оставивших место аварии или причинивших ущерб здоровью участников ДТП.

Кроме того, страховщик сможет учитывать в цене полиса ОСАГО те же факторы, что и в каско, – так, владелец семейного автомобиля с двумя детьми получит тариф ниже, чем холостой гонщик на спортивном автомобиле.

Коэффициенты к базовой ставке (территории, возраста/стажа и др.) будут рассчитываться, как и раньше, но их влияние на тариф уменьшится за счет учета новых данных о водителях. Впрочем, тарифная вилка, в пределах которой можно увеличивать или уменьшать базовую цену полиса, расширится, но сохранится: с 24 августа, согласно новому указанию ЦБ по тарифам, коридор расширяется на 11% вверх и вниз (для самой многочисленной группы автовладельцев частных легковых автомобилей его новые границы – 2471 руб. и 5436 руб.).

Однако сразу скидки для аккуратных водителей и надбавки для нарушителей страховщики ввести не смогут: на момент написания статьи не были внесены поправки в постановление правительства 2005 года №567 «Об обмене информацией при осуществлении ОСАГО», говорит источник “Ъ”, знакомый с ситуацией. Пока ГИБДД разрешено передавать в Российский союз автостраховщиков (РСА) только данные об автомобилях, водительских правах граждан и конкретных ДТП, но не о нарушениях ПДД и административных делах. Кроме того, сегодня не вступит в силу и новое указание ЦБ о тарифах. «Оно находится на регистрации в Минюсте. Мы ожидаем, что оно будет зарегистрировано в ближайшее время. Указание вступит в силу через десять дней после официального опубликования», – сообщили “Ъ” в ЦБ в пятницу вечером.

«Будем считать тарифы по текущим нормам», – подтвердил “Ъ” заместитель главы «Ингосстраха» Илья Соломатин. Впрочем, по его словам, актуарии компании уже подсчитали, как изменится стоимость полиса с учетом всех нововведений. «Для среднего автовладельца положение улучшится», – говорит Илья Соломатин. Но компании не готовы делиться конкретикой, поскольку не понимают, когда изменения можно будет использовать на практике.

Однако, по данным “Ъ”, РСА уже подсчитал, как изменится с учетом новых данных один из самых популярных коэффициентов ОСАГО – территориальный (КТ).

Он снизится более чем в 180 населенных пунктах: на 5,2% – в Мурманске и Челябинске (с 2,1 до 1,99), на 5% (с 2 до 1,9) в Москве, Казани, Перми, Сургуте и Тюмени, на 4,7% в Кемерово (с 1,9 до 1,81), на 4,4% (с 1,8 до 1,72) – в Санкт-Петербурге, Уфе, Ростове-на-Дону, Нижнем Новгороде, Екатеринбурге, Иваново, Архангельске, Краснодаре, Новороссийске, Красноярске, Магнитогорске, Нижневартовске, Череповце, Новокузнецке. В Новосибирске, Хабаровске, Чебоксарах, Барнауле, Иркутске, Вологде, Набережных Челнах, Ноябрьске, Оренбурге, Северодвинске и в Московской области КТ станет ниже на 4,1% (с 1,7 до 1,63), еще в 22 городах КТ снизится более чем на 3%.

В страховом сообществе предпочитают не делиться аналитикой о ценах для групп автовладельцев, которым придется платить больше. Косвенно об их численности позволяет судить статистика судебного департамента Верховного суда: в 2019 году более

314 тыс. водителей были лишены прав за вождение в нетрезвом виде и отказ от освидетельствования, более 11 тыс. – за выезд на встречную полосу. Лишение прав за превышение скорости и за проезд на красный свет практически не применяется – они фиксируются в основном камерами.

«Мы рассчитываем, что изменения на рынке ОСАГО будут плавными, страховые компании будут постепенно менять свои бизнес-модели под новую систему тарификации, – сообщили “Ъ” в ЦБ. – Мы не видим причин для роста средней стоимости полиса ОСАГО в ближайшее время. Цена полиса лишь должна стать более индивидуальной». «Страховщики смогут использовать в ОСАГО накопленный опыт в каско, – говорит президент РСА Игорь Юргенс. – Поправки к закону об ОСАГО не приведут к изменению средней стоимости полиса, хотя на тариф продолжит давить рост цен на запчасти».

<https://www.kommersant.ru/doc/4465866>

### **ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА КУЧЕРОВА; 2020.24.08; ТАРИФ ОСАГО СТАЛ ПЕРСОНИФИЦИРОВАННЫМ; СТАРТОВАЛ ВТОРОЙ ЭТАП РЕФОРМИРОВАНИЯ ОБЯЗАТЕЛЬНОЙ АВТОГРАЖДАНКИ**

24 августа стартует второй этап реформирования ОСАГО, включающий дальнейшее расширение тарифного коридора еще на 10% в каждую из сторон, но главное – дающий возможность установления персонализированного тарифа для каждого водителя. При установлении тарифа страховщики теперь могут учитывать стиль вождения, социальные факторы, нарушения водителем ПДД. Согласно проекту указания Банка России о тарифах территориальный коэффициент будет снижен примерно в двух третях населенных пунктов России.

Реформа началась 9 января 2019 г.: тарифный коридор был расширен на 20% вверх и вниз, что дало автостраховщикам простор для маневра в рамках определенного. На тот момент реформа была необходима, так как из-за убыточности выше 100% крупнейшие игроки рынка стали поговаривать об отказе от лицензии на автогражданку. За прошедшие полтора года компании стали снова проявлять интерес к этому рынку, а цены на полисы, по данным Российского союза автостраховщиков (РСА), снизились в среднем на 5%. Средняя выплата при этом снова стала увеличиваться (рост на 2,3% – с 67 010 до 68 600 руб.), что грозит страховщикам возвращением к убыточности.

**Президент РСА Игорь Юргенс** отмечает, что после старта реформы существенно выросла конкуренция между страховыми компаниями, от чего выиграли автовладельцы. «При этом в 2019 г. убыточность по ОСАГО вновь начала расти, по данным Банка России. Хотя комбинированный коэффициент убыточности составил 94,5%, скорректированный показатель, включающий управленческие расходы пропорционально доле ОСАГО в заработанной страховщиками премии, по итогам прошлого года превышает этот порог», – говорит Юргенс.

«Убыточность в сегменте ОСАГО до начала карантина росла в связи с увеличением цен на запчасти, – отмечает **генеральный директор «Зетта страхования» Игорь Фатьянов.** – При этом самой высокой она оказалась по полисам, оформленным через систему Е-гарант». По словам **директора департамента анализа и моделирования «Росгосстраха» Алексея Володяева,** снижение убыточности было особенно ощутимо в период массовой самоизоляции в апреле – мае, но уже в июне этот показатель вновь пошел в рост. Средняя премия по ОСАГО в «Росгосстрахе» за последние три года снизилась на 15%.

Сейчас ключевым вопросом для рынка ОСАГО является то, сможет ли применение индивидуального тарифа и дальнейшее расширение коридора выправить ситуацию с убыточностью и при этом оставить цену полисов доступной. «Страховщики смогут использовать накопленный в каско опыт, позволяющий достаточно точно предсказывать степень убыточности конкретного клиента. А аккуратные водители смогут рассчитывать

на более низкий тариф по ОСАГО», – считает Юргенс. При этом президент РСА полагает, что «поправки к закону об ОСАГО, которые вступят в силу 24 августа, не скажутся на средней премии по ОСАГО». Однако если стоимость запчастей продолжит расти, то к концу года средняя премия также может увеличиться, предупреждает он.

Фатьянов предсказывает, что сразу после начала второго этапа либерализации уровень тарифов останется на текущем уровне, но будет постепенно расти в связи с повышением стоимости запасных частей, которые определяют размер среднего убытка. «Процент клиентов, для которых премия снизится, будет зависеть от ширины тарифного коридора: чем большим будет разрешенный диапазон, тем больше клиентов получат возможность сэкономить на ОСАГО. По нашим оценкам, снижение затронет не менее 30% клиентов в течение полугода», – говорит он.

Для дисциплинированных водителей цены будут продолжать падать, в то время как для рискованной категории будут расти благодаря тому, что либерализация позволяет выйти из системы усреднения, считает **Александр Щербаков, заместитель начальника управления методологии и андеррайтинга обязательных видов страхования СК «МАКС».**

О значимости для страховщиков второго этапа реформирования ОСАГО говорит тот факт, что Сбербанк, который всячески сторонился этого проблемного вида страхования, в августе вошел на рынок. Пока, правда, не с собственным продуктом – его запуск обещан, но отложен на неопределенный срок, зато с целым маркетинговым планом, на котором продаются полисы девяти страховщиков. Рыночные эксперты отмечают, что Сбербанк проявил дальновидность – с началом применения индивидуального тарифа он сможет собрать базу клиентов для выработки правильного тарифа для своего продукта ОСАГО. «Обычно на сбор и анализ данных по хорошим и плохим клиентам уходит год-полтора, так что собственный продукт по ОСАГО Сбербанка, скорее всего, мы увидим не раньше 2022 г., – рассказал эксперт, пожелавший остаться неназванным. – И тогда страховщики пожалеют, что своими руками дали козыри в руки столь мощному конкуренту».

<https://www.vedomosti.ru/finance/articles/2020/08/23/837490-tarif-osago>

### **РОССИЯ 24; 2020.24.08 06.07; ВСТУПИЛИ В СИЛУ ПОПРАВКИ В ЗАКОН ОБ ОСАГО: ТАРИФЫ СТАЛИ ИНДИВИДУАЛЬНЫМИ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»**

С 24 августа вступили в силу поправки в закон об ОСАГО. Отныне тарифы для водителей стали более индивидуальными.

<https://www.vesti.ru/video/2215985>

### **РОССИЯ 24; АННА МАРТЯШКИНА; 2020.23.08 09.43; БОЛЬШОЙ ЗАВОЗ: ДО КОНЦА МОРСКОЙ НАВИГАЦИИ НА ЧУКОТКЕ ОСТАЕТСЯ ДВА МЕСЯЦА. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»**

Морская навигация на Чукотке подходит к экватору. В этом году в Анадырь доставили более 28 тысяч тонн грузов. Накануне в морской порт из Владивостока прибыл теплоход «Уссури», он доставил генеральный груз и полторы тонны продуктов.

<https://www.vesti.ru/video/2215888>

### **РОССИЯ 1 ВЕСТИ; АЛЕКСЕЙ ЦЕЛИЩЕВ; 2020.22.08 19.40; ЧИНОВНИКИ ЛИШИЛИ ВЕТЕРАНА ДОРОГИ К ДОМУ ЗА ОТКАЗ СДАТЬ ДЕНЬГИ НА АСФАЛЬТ. ВЕСТИ. ДЕЖУРНАЯ ЧАСТЬ**

Нет денег – нет асфальта. Видимо, так решили районные чиновники из Нижегородской области и лишили ветерана Великой Отечественной войны дороги к дому. Все дело в том, что 91-летняя бабушка не смогла сдать 10 тысяч рублей на новое покрытие. А сотрудники местной администрации, видимо, не смогли найти лишнего песка и щебня. Теперь в истории разбирается Следственный комитет.

<https://www.vesti.ru/video/2215841>

<https://www.vesti.ru/article/2448026>

### **РОССИЯ 24; СТАНИСЛАВ НАЗАРОВ; 2020.22.08 16.17; ИЗ КАЗАНИ ОТПРАВИЛСЯ ПЕРВЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВИАРЕЙС. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»**

Из Казани выполнен первый международный рейс после того, как были отменены ограничения. Самолет отправился в Анталию. **Росавиация** расширила список городов, из которых могут совершаться международные перевозки. Казань вошла в этот перечень вместе с Калининградом и Новосибирском.

<https://www.vesti.ru/video/2215822>

### **РОССИЯ 24; 2020.22.08 16.14; СПЕЦРЕЙС. АВТОЗАК. РАССЛЕДОВАНИЕ ЭДУАРДА ПЕТРОВА**

Каждый год в нашей стране самолетами перевозят больше трех тысяч осужденных. В том числе особо опасных преступников. В воздухе может случиться всякое – даже бунт и захват лайнера. Поэтому небесное конвоирование требует беспрецедентных мер безопасности. Как в России перевозят заключенных и можно ли сбежать из воздушной тюрьмы?

<https://www.vesti.ru/video/2215821>

### **РОССИЯ 24; РУСЛАН БИКБУЛАТОВ; 2020.22.08 14.42; ПЕТЕРБУРГ-САМАРА: «СТРИЖ» ПРИБЫЛ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»**

Скоростные «Стрижи» теперь летают из Петербурга в Самару. Время в пути составит всего 19 часов, а это вдвое меньше обычного. Билеты раскуплены на несколько недель вперед.

*Текст сюжета:*

На скорости 200 километров в час всего за 19 часов можно попасть отныне из Самары в Санкт-Петербург. Это почти вдвое быстрее прежнего; города становятся ближе, а билеты – доступнее.

Во время поездки скоростной поезд «Стриж» делает остановки в Сызрани и Саранске, Арзамасе и Нижнем Новгороде, Дзержинске и Коврове, Владимире и Москве.

«Направляемся в Нижний Новгород навестить сына, который служит в армии. Настроение отличное. Поезд очень классный. Собирались в поездку, узнали, что поезд новый и сразу на него взяли билеты».

Этот поезд и его первых пассажиров на перроне самарского вокзала накануне встречали с песнями.

«Для пассажиров это новые впечатления, новые эмоции. Пассажиры очень довольны», – говорит проводник Максим Хомкин.

В поезде четыре класса обслуживания: от трех тысяч рублей в сидячих вагонах до 13 тысяч в вагонах люкс, где предусмотрены даже душевые кабины. Еще есть купе и СВ, а также вагон-бар и вагон-ресторан.

«Все услуги, которые предоставляет компания РЖД, на этом поезде присутствуют в полном спектре», – отмечает заместитель генерального директора компании Дмитрий Пегов.

На ближайшие две недели почти все билеты раскуплены.

«Я живу и в Самаре, и в Санкт-Петербурге, поэтому часто приходится ездить. Этот поезд – просто находка».

«У нас появляется гораздо больше возможностей для выстраивания новых туристических маршрутов, ведь сейчас очень большой спрос на внутренний туризм. Нам есть чем похвастаться и чем привлечь и в Петербурге, и в Самаре».

Прежде поезд «Стриж» курсировал между Москвой и Берлином. Снятый с международного маршрута из-за коронавируса, рейс останется на маршруте от Волги до Невы на постоянной основе. После небольшого перерыва – уже со второго сентября.

<https://www.vesti.ru/video/2215774>

<https://www.vesti.ru/article/2447816>

### **РОССИЯ 1 ВЕСТИ; ЯРОСЛАВ КРАСИЕНКО; 2020.21.08 21.38; ЕЩЕ ОДИН УЧАСТОК ЦКАД МОЖЕТ БЫТЬ ОТКРЫТ В ЭТОМ ГОДУ. ВЕСТИ В 20:00**

Еще один участок ЦКАД может быть открыт в этом году. Речь о 60-километровом отрезке, который тянется с востока на юг Подмосковья. А одним из важнейших сооружений на этой автомагистрали станет крупная транспортная развязка на пересечении с трассой Дон. Проект грандиозный – машины будут двигаться по четырем уровням на многометровой высоте.

<https://www.vesti.ru/video/2215735>

### **ПЕРВЫЙ КАНАЛ; 2020.21.08; В ВОЛОГДЕ СПАСАТЕЛИ НЕ СМОГЛИ ДОСТАТЬ ИЗ РЕКИ ЗАТОНУВШИЙ НАКАНУНЕ ТЕПЛОХОД «КАПИТАН АРТЮШИН»**

Судно подтянули на тросах к берегу, стали откачивать воду из внутренних помещений и трюмов, но это не принесло никаких результатов. Возможно, потому что владелец изменил конструкцию теплохода.

Власти сейчас ищут суда, которые смогут приподнять его и отбуксировать в порт. Когда теплоход пошел ко дну, на борту были 25 человек. Все, к счастью, успели спастись. Но до сих пор не удалось выяснить причины ЧП. Водолазы никаких пробоин не нашли.

Проверку проводит транспортная прокуратура. Известно, что теплоходу уже почти полвека, из реестра маломерных судов его исключили пару лет назад, а капитана несколько раз штрафовали за различные нарушения.

<https://www.1tv.ru/news/2020-08-22/391873->

[v-vologde-spasateli-ne-smogli-dostat-iz-reki-zatonuvshiy-nakanune-teplohod-kapitan-artyu-shin](https://www.1tv.ru/news/2020-08-22/391873-v-vologde-spasateli-ne-smogli-dostat-iz-reki-zatonuvshiy-nakanune-teplohod-kapitan-artyu-shin)

На ту же тему:

<https://www.1tv.ru/news/2020-08-22/391864->

[v-vologde-idet-spetsoperatsiya-po-pod-emu-na-bereg-progulochnogo-sudna](https://www.1tv.ru/news/2020-08-22/391864-v-vologde-idet-spetsoperatsiya-po-pod-emu-na-bereg-progulochnogo-sudna)

<https://www.vesti.ru/video/2215761>

<https://www.vesti.ru/video/2215850>

### **ПЕРВЫЙ КАНАЛ; АЛЕКСЕЙ КРУЧИНИН; 2020.21.08; ДЛЯ ВЛАДЕЛЬЦЕВ САМОКАТОВ МОГУТ СКОРРЕКТИРОВАТЬ ПРАВИЛА**

Самокаты, сигвеи, моноколеса и гироскутеры нужно выделить в отдельную категорию транспорта, а также ограничить их в скорости и местах передвижения. Так считают активисты из Союза пешеходов и автомобилистов. Они предлагают скорректировать поправки в правила дорожного движения, которые разработал **Минтранс**. Вопросов накопилось очень много. Причем у всех, в том числе и у самих владельцев самокатов.

Просто праздник непослушания! По правилам ты пешеход, по факту даже на мотоцикле за тобой трудно угнаться. Что случится на такой скорости, если на дороге попадутся люк или яма, даже думать не хочется. А еще интересно, смотрит ли беспечный ездок по сторонам. Спасибо, что живой, но в следующий раз чуда может и не случиться.

Самокат на дороге – это для многих автомобилистов вообще форс-мажор. Юрий Лучеев из Нижнего Новгорода попал под колеса на перекрестке, где ни зебры, ни знака перехода. Самокат вдребезги, сам с ушибами едет в клинику на рентген. Хорошо хоть водитель попался отзывчивый.



«Водитель говорит – как купишь запчасти, предоставишь мне чеки, я все оплачу», – рассказал Юрий Лучеев.

Не спешил при переходе? Вроде и не обязан, такого правила нет. А обязан ли водитель мгновенно реагировать? Вопросов слишком много: у автомобилистов, пешеходов и у тех, для кого самокат – стиль жизни.

«Часто возникают такие конфликты, когда пешеходы считают, что самокатчикам место на проезжей части, а на проезжей части считают обратное», – говорит участник движения городских самокатов Let's Kick Евгений Барабанов.

Чтобы навести порядок, **Минтранс** предлагает внести в правила дорожного движения поправки. Они касаются самокатов – механических и с электроприводом, моноколес, сигвеев и даже роликов. Все это назовут средствами индивидуальной мобильности и выделяют в отдельную категорию. Такому транспорту отводится место на велодорожках и в велозонах, если их нет – можно ездить по тротуарам и пешеходным дорожкам, но не быстрее 20 километров в час. Если нет ни велодорожек, ни тротуаров – разрешается выезжать на обочину дороги, но только с 14 лет.

У экспертов, впрочем, много замечаний к проекту. Например, Союз пешеходов считает, что в смешанных зонах – на тротуарах и во дворах – так быстро ездить нельзя. 20 километров в час – это, между прочим, средняя скорость рекордсменов на марафонской дистанции. Представьте: на вас по тротуару бежит марафонец. Что вы сделаете? Скорее всего, попытаетесь увернуться, если успеете.

Предложения Союза пешеходов – сделать максимальной скорость на тротуарах восемь километров в час, как во Франции, с 14 до 16 лет повысить возраст выезда на проезжую часть. Плюс ввести обязательную экипировку.

«Обязательно ношение, я считаю, светоотражающего жилета, и это опыт прежде всего Германии, и шлема, просто чтобы спасти людей. Я считаю это просто упущение, что **Минтранс**, может быть, забыл о том, что он предлагает разъезжать между городами, между деревнями. Но опыт, например, Калифорнии и Франции запрещает двигаться даже там, где 50 километров в час», – говорит председатель Санкт-Петербургского отделения Всероссийской общественной организации «Союз пешеходов России» Алексей Цивилев.

Многие автомобилисты, которым двухколесные лихачи давно перешли дорогу, вовсе предлагают приравнять все мощные электросамокаты к мопедам и мотоциклам.

«Для таких водителей возникает целый ряд прав и обязанностей. Они должны будут получить права категории М, использовать обязательно шлемы. Они должны будут знать правила дорожного движения и нести ответственность за свои действия на дороге», – сказал **вице-президент Национального автомобильного союза Антон Шапарин**.

Любители самокатов против. Ведь и на механическом можно разогнаться до 60 в час. Дело не в мощности электродвигателя, а в здравом смысле всех участников движения.

«Такие инициативы однозначно убьют весь прокатный сервис, снизят туристическую привлекательность городов, потому что очень много туристов используют электросамокаты. Вернемся лет на пять назад в вопросах сервиса и доставки, потому что, естественно, курьеры не будут пользоваться самокатами при необходимости иметь права», – говорит **организатор движения городских самокатов Let's Kick Александр Нилов**.

Еще один вопрос – если даже средства индивидуальной мобильности выделяют в отдельную категорию, как контролировать скорость и ловить нарушителей? В ГИБДД уверяют – способы найдутся, а пытаться сразу прописать все нюансы в поправках, значит, потерять драгоценное время.

«Мы при разработке поправок исходили из того, что вопросы контроля все-таки уходят на второй план. Была задача разработать такие правила, при которых сами пользователи средств индивидуальной мобильности будут чувствовать себя довольно комфортно и довольно безопасно», – отметил **начальник научного центра безопасности дорожного движения МВД России Дмитрий Митрошин**.

Общественные слушания в разгаре. Все участники дискуссии сходятся в одном – затягивать с поправками уже нельзя.

[https://www.1tv.ru/news/2020-08-21/391837-dlya\\_vladeltsev\\_samokatov\\_mogut\\_skorrektirovat\\_pravila](https://www.1tv.ru/news/2020-08-21/391837-dlya_vladeltsev_samokatov_mogut_skorrektirovat_pravila)

### **РОССИЯ 1 ВЕСТИ; АЛЕКСАНДР РЕВУНОВ; 2020.21.08 19.33; СОТНИ КИЛОМЕТРОВ НОВОГО АСФАЛЬТА: ДОБРОТНЫЕ ДОРОГИ ПОЯВЯТСЯ В ДЕРЕВНЯХ И ПОСЕЛКАХ. ВЕСТИ**

Сотни километров нового асфальта, современная разметка и ограждения. В российских регионах продолжается масштабная работа в рамках **национального проекта «Безопасные и качественные дороги»**. Особое внимание уделяется обновлению дорожной инфраструктуры в сельских и отдаленных поселениях.

<https://www.vesti.ru/video/2215675>

### **ТАСС; 2020.22.08; ГИБДД ПРИЗЫВАЕТ РОДИТЕЛЕЙ УСИЛИТЬ КОНТРОЛЬ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬЮ НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНИХ ВОДИТЕЛЕЙ**

Госавтоинспекция призывает родителей усилить контроль за безопасностью несовершеннолетних водителей, которые передвигаются на велосипедах и самокатах. Об этом ТАСС сообщили в ГУОБДД МВД России.

«Несмотря на то, что в общем количестве аварий с детьми за рулем двухколесного транспорта преобладают происшествия с велосипедистами, аварии с несовершеннолетними на мопедах и скутерах намного тяжелее по последствиям. Анализ статистики прошлых лет показывает, что количество таких происшествий увеличивается в августе и сентябре. В период межсезонья дорожные риски возрастают из-за ухудшения погодных условий. Кроме того, дети, вернувшиеся с летнего отдыха, еще не адаптировались к условиям интенсивного движения. Эта ситуация требует особой бдительности как со стороны ведомства, так и со стороны родителей», – сказал собеседник агентства.

В Госавтоинспекции отметили, что в июле на российских дорогах погибли пять детей, управлявших мопедами и мотоциклами, не имея водительских прав. «В соответствии с правилами дорожного движения мопедом разрешено управлять лицам, достигшим 16-летнего возраста, тем, кто прошел обучение в автошколе, сдал соответствующие экзамены и получил в ГИБДД водительское удостоверение категории «М». За управление мопедом, скутером, мотоциклом, автомобилем без соответствующего права несовершеннолетнему водителю по достижении им 16 лет грозит административная ответственность – штраф в размере от 5 тыс. до 15 тыс. рублей, при этом транспортное средство задерживается и помещается на специализированную стоянку. Если несовершеннолетний младше 16 лет, административную ответственность несут его законные представители», – напомнили в Госавтоинспекции.

Как отмечал **замначальника ГУОБДД МВД Олег Понарьин**, сами родители зачастую относятся к мопеду как к игрушке – игнорируют возраст ребенка, наличие у него навыков управления и самого водительского удостоверения. «Госавтоинспекция обращает внимание общественности на недопустимость такого поведения, призывает содействовать в работе по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма и в очередной раз напоминает, что согласно ПДД управлять мопедом или скутером разрешается только в застегнутом шлеме, при этом также не стоит пренебрегать защитной мотоэкипировкой», – сказал он.

Статистика

В Госавтоинспекции отметили, что по велосипедистам статистика за январь-июль демонстрирует позитивные изменения. «За истекший период произошло 1097 аварий с участием детей-велосипедистов, что на 8% меньше, чем за то же время в прошлом году. В

этих авариях погибли 17 детей – на 15% меньше, чем за аналогичный период 2019 года. Число раненых сократилось на 8% – 1084 человека. Госавтоинспекция напоминает, что до закрытия велосипедного сезона в большинстве регионов остается еще минимум два месяца и надо позаботиться о том, чтобы они обошлись без детских жертв», – сказал собеседник.

По его словам, чаще всего дети-велосипедисты погибают на дорогах общего пользования – некоторые выезжают на них до достижения разрешенного возраста 14 лет. Многие не знают правил. «Обязанность родителей – объяснить ребенку основы безопасного движения: не отдаляться от тротуара или обочины, двигаться в направлении общего потока, пользоваться жестами при маневрировании, следить за ситуацией на дороге и обязательно использовать велошлем, наколенники и налокотники, а также иметь на велосипеде световозвращающие элементы», – сказал он.

<https://tass.ru/obschestvo/9271389>

### **Ъ СИБИРЬ; 2020.22.08; ЦЕНТРАЛЬНЫЙ МОСТ ПОДДЕРЖИТ НОВОСИБИРСКУЮ ЭКОНОМИКУ; ГУБЕРНАТОР СЧИТАЕТ ВАЖНЫМ ЗАДЕЙСТВОВАТЬ В ЕГО СТРОИТЕЛЬСТВЕ МЕСТНЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ И ПРОДУКЦИЮ**

На строительстве Центрального моста через Обь в Новосибирске в настоящее время идут работы на восьми опорах. С их ходом ознакомился **губернатор Андрей Травников**.

Глава региона побывал на площадке опоры №5 – первого сооружения, которое завершено в рамках строительства мостового перехода. Всего проект предусматривает 18 опор.

«Сегодня, в период непростой экономической ситуации, мост создает огромный комплекс работ для наших строителей, предприятий, поставщиков оборудования, материалов. На данный момент на площадке уже трудятся 400 человек, в ближайшее время количество рабочих увеличится вдвое. Очень важно, что исполняется наша договоренность – здесь зарегистрировано отдельное предприятие, налоги идут в бюджет области», – объяснил Андрей Травников значимость проекта для экономики региона.

Он также отметил, что при строительстве максимально используются материалы и оборудование, изготовленные в Новосибирской области. Так, на одном из местных предприятий изготовлен строительный городок. Достигнуто соглашение и об участии в реализации проекта региональных студенческих отрядов.

**Заместитель директора департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса РФ Дмитрий Лаптев** назвал строительство моста через Обь одним из крупнейших дорожных проектов в стране. По словам **гендиректора ООО «ПФ ВИС» Руслана Семенова**, к концу года начнется возведение пилона на правом берегу.

К сегодняшнему дню выполнено устройство 70 из 215 буронабивных свай мостового перехода. На основном ходе автомобильной дороги выполнено устройство насыпи из песка объемом 89 тыс. куб. м. На эстакаде основного хода завершено устройство 15 из 304 буронабивных свай.

Согласно плану работ, к концу 2020 года техническая готовность объекта должна превысить 20%.

<https://www.kommersant.ru/doc/4465111>

[Вернуться в оглавление](#)