



Ежедневный мониторинг СМИ

31 АВГУСТА 2020

СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|---|----|
| 1 КАНАЛ; ИВАН ПРОЗОРОВ; 2020.30.08; ВЛАДИМИР ПУТИН ЗА РУЛЕМ «АУРУСА» ПРОВЕРИЛ КАЧЕСТВО РАБОТ НА ТРАССЕ «ТАВРИДА» | 4 |
| 1 КАНАЛ; 2020.30.08; БОЛЕЕ 30 ТЫСЯЧ МАШИН ПРОЕХАЛИ ПО ТРАССЕ «ТАВРИДА» ОТ КЕРЧИ ДО СЕВАСТОПОЛЯ ЗА ПЕРВЫЕ СУТКИ ПОСЛЕ ОТКРЫТИЯ ДВИЖЕНИЯ..... | 6 |
| ВЕСТИ СЕВАСТОПОЛЬ; ДМИТРИЙ ТУРКИН, МИХАИЛ ШУРМЕЛЬ, ОЛЕСЬ БЫКОВ; 2020.30.08; ВОСЬМОЙ УЧАСТОК «ТАВРИДЫ» ЗАКОНЧАТ ЧЕРЕЗ ДВА ГОДА | 6 |
| ИНТЕРФАКС; 2020.31.08; «ТАВРИДА» ПРИБЛИЗИЛА СЕВАСТОПОЛЬ НА ЧАС ..7 ТАСС; 2020.30.08; ЗА СУТКИ ПОСЛЕ ОТКРЫТИЯ ТРАССОЙ «ТАВРИДА» ВОСПОЛЬЗОВАЛИСЬ БОЛЕЕ 30 ТЫС. АВТОМОБИЛИСТОВ | 8 |
| 1 КАНАЛ; 2020.29.08; В КАЗАНИ ОТКРЫЛИ НОВЫЙ УЧАСТОК БОЛЬШОГО ГОРОДСКОГО КОЛЬЦА | 9 |
| РОССИЯ 1; СТАНИСЛАВ НАЗАРОВ; 2020.29.08; ОТКРЫТА НОВАЯ СУПЕРДОРОГА ВОКРУГ КАЗАНИ. ВЕСТИ В СУББОТУ | 9 |
| РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ОЛЕГ ПЛАТОНОВ; 2020.31.08; ЭТО КОЛЕСО ДОЕХАЛО ДО КАЗАНИ..... | 9 |
| ТАСС; 2020.29.08; ПУЛ ПРОЕКТОВ ПОД ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ БОНДЫ МОГУТ РАСШИРИТЬ С 300 ДО 500 МЛРД РУБЛЕЙ..... | 10 |
| ТАТАР ИНФОРМ; НАДЕЖДА ГОРДЕЕВА; 2020.29.08; ДИТРИХ В КАЗАНИ: ТАТАРСТАН – ОДИН ИЗ ТЕХ РЕГИОНОВ, НА КОТОРЫЙ ХОЧЕТСЯ РАВНЯТЬСЯ..... | 10 |
| ТАСС; 2020.29.08; ХУСНУЛЛИН: В ТАТАРСТАНЕ ПРОГРАММА ПО ДОРОЖНОМУ НАЦПРОЕКТУ ПРАКТИЧЕСКИ ВЫПОЛНЕНА..... | 11 |
| ТАСС; 2020.29.08; ХУСНУЛЛИН: КАССОВОЕ ОСВОЕНИЕ ПО «ДОРОЖНОМУ» НАЦПРОЕКТУ В ПФО ВЫШЕ, ЧЕМ ПО СТРАНЕ..... | 11 |
| ТАСС; 2020.29.08; ЗАПУЩЕНО АВТОМОБИЛЬНОЕ ДВИЖЕНИЕ ПО НОВОМУ УЧАСТКУ БОЛЬШОГО КАЗАНСКОГО КОЛЬЦА..... | 12 |
| ТАСС; 2020.28.08; ХУСНУЛЛИН ПОРУЧИЛ МИНТРАНСУ ПРОРАБОТАТЬ ВАРИАНТЫ СТРОИТЕЛЬСТВА ОБХОДА АСТРАХАНИ..... | 13 |
| ИЗВЕСТИЯ; ЮЛИЯ РОМАНОВА; 2020.31.08; «ВНЕДРЕНИЕ ЦИФРОВЫХ ПЛАТФОРМ СОЗДАЕТ УСЛОВИЯ, ЧТОБЫ ВСЕ ЖИЛИ В ЛЕГАЛЬНОЙ СРЕДЕ»; ПРЕДСЕДАТЕЛЬ МОЭСА БОРИС РЫБАК – О ТОМ, ПОЧЕМУ «ПЛАТОН» СТАЛ СТИМУЛОМ К ДОЛГОЖДАННОМУ НАВЕДЕНИЮ ПОРЯДКА, О ВЛИЯНИИ ПАНДЕМИИ КОРОНАВИРУСА НА ЛОГИСТИКУ И О НАЦПРЕМИИ ДЛЯ ЛУЧШИХ ГРУЗОПЕРЕВОЗЧИКОВ..... | 13 |
| РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2020.29.08; «МЕТАЛЛОИНВЕСТ» ДОПУСТИЛ ОТКАЗ ОТ СТРОИТЕЛЬСТВА ТЕРМИНАЛА В ПОРТУ ТАМАНИ..... | 16 |
| КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2020.31.08; КОНЦЕССИИ ОСТАЮТСЯ СПОРНЫМИ; МИНЭКОНОМИКИ И ФАС НЕ ДОГОВОРИЛИСЬ ОБ ИХ РАЗГРАНИЧЕНИИ С ГОСЗАКУПКАМИ | 17 |
| КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.31.08; ЛОКОМОТИВЫ ПОЕДУТ ДАЛЬШЕ; ЕЭК ПОДДЕРЖАЛА ОТМЕНУ ТРЕБОВАНИЯ О СПИСАНИИ ПАРКА..... | 18 |

| | |
|---|----|
| КОММЕРСАНТЪ FM; 2020.30.08; КРЫМЧАНЕ ОЦЕНИЛИ «ТАВРИДУ»; КАКОЙ ЭФФЕКТ НОВАЯ ТРАССА ОКАЖЕТ НА ЭКОНОМИКУ ПОЛУОСТРОВА | 19 |
| КОММЕРСАНТЪ FM; 2020.30.08; РОССИЯНЕ ЖДУТ НОВЫХ НАПРАВЛЕНИЙ; КУДА ТУРИСТЫ СМОГУТ ОТПРАВИТЬСЯ ПОЗДНЕЙ ОСЕНЬЮ И ЗИМОЙ | 20 |
| ИЗВЕСТИЯ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2020.31.08; ФИШИНГОВЫЙ СЕЗОН: ЧИСЛО ФЕЙКОВЫХ БИЛЕТНЫХ САЙТОВ ВЫРОСЛО ВТРОЕ; ЗЛОУМЫШЛЕННИКИ АКТИВИЗИРОВАЛИСЬ К КОНЦУ ЛЕТНИХ ОТПУСКОВ | 21 |
| ВЕДОМОСТИ; 2020.31.08; РЕГУЛЯТОРНАЯ ГИЛЬОТИНА ЗАТУПИЛАСЬ; ПРАВИЛЬНАЯ ЗАДУМКА РИСКУЕТ БЫТЬ ИСПОРЧЕНА ПЛОХОЙ РЕАЛИЗАЦИЕЙ | 23 |
| ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДРА КОШКИНА; 2020.31.08; РАЗВИТИЕ ГОРОДОВ ПОЙДЕТ ПО НОВЫМ ПРАВИЛАМ; МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ РАЗРАБОТАЛО СТАНДАРТЫ КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ГОРОДСКИХ ТЕРРИТОРИЙ..... | 25 |
| ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА КИНЯКИНА, ТАТЬЯНА ИСАКОВА, ПАВЕЛ КЛЕВОШИН; 2020.31.08; ТАКСИ И КАРШЕРИНГ ОСНАСТЯТ ПРИБОРАМИ ДЛЯ ОЧИСТКИ ВОЗДУХА; ПАССАЖИРАМ ТАКИХ МАШИН МОГУТ ПРЕДЛОЖИТЬ СПЕЦИАЛЬНЫЕ ТАРИФЫ..... | 26 |
| ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДРА ЮШКЯВИЧЮТЕ; 2020.30.08; ПАССАЖИР НЕ ПАЦИЕНТ: ПОЯВЯТСЯ ЛИ НА ВНУТРЕННИХ АВИАРЕЙСАХ ВРАЧИ; МЕДИКОВ ПРЕДЛАГАЮТ ВКЛЮЧИТЬ В СОСТАВ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА | 27 |
| ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДРА ПОЛЯНСКАЯ; 2020.30.08; ЧЕЛОВЕК ЗА ПОРТОМ: РОССИЙСКИЕ ТУРИСТЫ РАСКУПАЮТ РЕЧНЫЕ КРУИЗЫ; ДОХОДНОСТЬ БИЗНЕСА ПРИ ЭТОМ ОСТАЕТСЯ НИЗКОЙ | 29 |
| ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2020.29.08; «БЕЗОПАСНОСТЬ – В ОСНОВНОМ НА БУМАГЕ»: В ЧЕМ ПРИЧИНА ДТП С АВТОБУСАМИ; АВАРИЙНОСТЬ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ВЫРОСЛА, НЕСМОТря НА УЖЕСТОЧЕНИЕ МЕР БЕЗОПАСНОСТИ | 32 |
| ИЗВЕСТИЯ; ВАЛЕРИЙ ВОРОНОВ; 2020.28.08; ЗАБОТ ПОЛОН ПОРТ: ЭКОЛОГИ ПРИДУМАЛИ СПОСОБ ЗАЩИТИТЬ РОССИЯН ОТ УГОЛЬНОЙ ПЫЛИ; В РОССИИ РАЗРАБОТАЮТ СТАНДАРТ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕРЕВАЛКИ СЫРЬЯ .. | 33 |
| 1 КАНАЛ; АНДРЕЙ КУЗНЕЦОВ; 2020.31.08; УЧАСТИЛИСЬ ДТП С ДЕТЬМИ, УПРАВЛЯЮЩИМИ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ | 35 |
| РОССИЯ 1 ВЕСТИ; ФУЛТОН ВАЛАРЕСО; 2020.29.08; НА 12 НОВЫХ НАПРАВЛЕНИЯХ В ЯКУТИИ ВЫРАСТЕТ ЧИСЛО СУБСИДИРУЕМЫХ АВИАМАРШРУТОВ. ВЕСТИ | 36 |
| РОССИЯ 24; 2020.29.08; В СОСНОГОРСКЕ ОТКРЫЛИ НОВЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ВОКЗАЛ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24» | 37 |
| РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСАНДР ЕМЕЛЬЯНЕНКОВ; 2020.31.08; АТОМНЫЙ СУХОГРУЗ И ПАРУСНЫЙ БАРК «СЕДОВ» ВСТРЕТЯТСЯ НА СЕВМОРПУТИ.... | 37 |
| ТАСС; 2020.28.08; ДОРОЖНИКИ РЕСПУБЛИКИ АЛТАЙ ДОСРОЧНО ЗАВЕРШИЛИ РЕМОНТ 40 КМ ДОРОГ | 38 |
| ТАСС; 2020.28.08; В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ НА ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТРАССЕ «БАЙКАЛ» ОТКРЫЛИ ОБХОД ОПАСНОГО СЕРПАНТИНА | 38 |
| КОММЕРСАНТЪ; 2020.28.08; ВОДИТЕЛИ ВЪЕЗЖАЮТ В ЦИФРОВУЮ ЭПОХУ; ДОКУМЕНТЫ И СЕРВИСЫ ПЕРЕХОДЯТ В ЭЛЕКТРОННУЮ ПЛОСКОСТЬ | 39 |
| Ъ ЯРОСЛАВЛЬ; 2020.31.08; В РЫБИНСКЕ С 31 АВГУСТА ДОПОЛНИТЕЛЬНО ОТРЕМОНТИРУЮТ ДЕВЯТЬ ДОРОГ | 43 |
| ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; АНАСТАСИЯ ЯЛАНСКАЯ; 2020.29.08; МИНТРАНС МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ НОВЫЕ ПОЛНОМОЧИЯ ПО ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ | 43 |

| | |
|---|----|
| РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.28.08; МИНТРАНС РАЗРАБАТЫВАЕТ ПОПРАВКИ В ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА | 44 |
| ТАСС; 2020.29.08; «ЛЕНГИПРОТРАНС» ПОДГОТОВИЛ ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ ПРОЕКТ СЕВЕРО-ВОСТОЧНОГО ОБХОДА В ПЕТЕРБУРГЕ | 44 |
| ТАСС; 2020.28.08; СЕВЕРНОЙ ОСЕТИИ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ ТОННЕЛЯ ПО ДОРОГЕ К «МАМИСОНУ» ВЫДЕЛИЛИ 200 МЛН РУБЛЕЙ..... | 45 |
| ТАСС; 2020.28.08; МИШУСТИН ВТРОЕ УВЕЛИЧИЛ СУБСИДИИ РЕГИОНАМ ДЛЯ ПЕРЕВОДА АВТОМОБИЛЕЙ НА ГАЗ | 45 |
| РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВАЛЕРИЙ ЛЬВОВ; 2020.28.08; ПО РОССИИ С КОМФОРТОМ: ЧЕМ ОТЛИЧАЮТСЯ НОВЫЕ ВАГОНЫ ДАЛЬНЕГО СЛЕДОВАНИЯ? | 46 |
| ТАСС; 2020.28.08; В КОМИ ОТКРЫЛИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ВОКЗАЛ, ВОЗВЕДЕННЫЙ ПО ТЕХНОЛОГИИ МОДУЛЬНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА | 48 |
| ТАСС; 2020.28.08; ВОЛОГОДСКАЯ ОБЛАСТЬ И РЖД НАМЕРЕНЫ УВЕЛИЧИТЬ ТУРПОТОК В ВЕЛИКИЙ УСТЮГ | 48 |
| ТАСС; 2020.28.08; МЕЖДУНАРОДНОМУ АЭРОПОРТУ САБЕТТЫ НА ЯМАЛЕ ПРИСВОИЛИ НАИМЕНОВАНИЕ «УТРЕННИЙ»..... | 49 |
| ТАСС; 2020.28.08; АЭРОПОРТ СОЧИ В «БАРХАТНЫЙ» СЕЗОН ПРИМЕТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РЕЙСЫ АВИАКОМПАНИИ SMARTAVIA | 50 |
| ТАСС; 2020.28.08; В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ ДЛЯ ЛЬГОТНЫХ ПЕРЕЛЕТОВ НА СЕВЕР ДОПОЛНИТЕЛЬНО ВЫДЕЛИЛИ 72,9 МЛН РУБЛЕЙ | 50 |

ПУБЛИКАЦИИ

1 КАНАЛ; ИВАН ПРОЗОРОВ; 2020.30.08; ВЛАДИМИР ПУТИН ЗА РУЛЕМ «АУРУСА» ПРОВЕРИЛ КАЧЕСТВО РАБОТ НА ТРАССЕ «ТАВРИДА»

Цифры в развитие главной транспортной темы недели. 30 тысяч автомобилей проехали за первые сутки после того, как открылось рабочее движение по трассе «Таврида» в Крыму. Откуда данные? Со счетчика, который установлен над основным ходом дороги, огибающим Симферополь. Это было самое проблемное место. Раньше через столицу Крыма шел весь транзитный трафик, скажем, в Севастополь. Теперь это в прошлом. Качество работ на «Тавриде» проверил **Владимир Путин** за рулем автомобиля «Аурус».

Не ждали, что одним из главных отпускных впечатлений станет дорога на курорт.

«Выехали из Краснодара, путешествуем: Феодосия, Судак, Алушта, Ялта, приехали в Севастополь. Это за пять дней!» – рассказывают туристы из Краснодара **Владимир Ватугин** и **Виолетта Шенгалыц**.

«Тавриду» сдали с опережением: вместо декабря рабочее движение открыли уже сейчас, захватив курортный сезон. К таким темпам не все гости полуострова были готовы.

Вот и президент первым делом решил оценить новую магистраль – за рулем «Ауруса» с крымскими номерами. Пристегнулись и все пассажиры – на заднем сиденье **министр транспорта**, директор дорожной компании, впереди – главный технолог трассы **Андрей Волков**.

«Владимир Владимирович, у меня вот соседи, они знают, где я работаю. Вы не представляете, как они говорят спасибо. Поэтому сейчас вот 20 июля открыли 190-й километр, от Керчи до Симферополя четыре полосы. Ну, говорят, ну это просто сказка, сказка какая-то», – рассказывает главный технолог АО ВАД **Андрей Волков**.

«Конечно, конечно, другой уровень, другой мир. Я сейчас вот на вертолете летел, специально прилетел, чтобы посмотреть, практически над всей трассой пролетели. Конечно, впечатления, красиво. Современный объект. Современный по-настоящему, удобный, красивый», – отмечает **Владимир Путин**.

С высоты действительно лучше заметен космический масштаб работ, специально для Первого канала эти снимки сделали спутники дистанционного зондирования госкорпорации Роскосмос. Хорошо видно, как трасса огибает города и села, которые намертво были скованы потоками транзитного транспорта.

«Раньше дорога забита была. Люди вот здесь кипят в машинах, дети кипят, все страдают, кто-то хочет в туалет выйти, это кошмар. Сейчас разговора нет, за Симферополь вышел и пошел», – рассказывает водитель автобуса.

Участок от Керчи до Симферополя запущен два года назад, и вот, наконец, путь до Севастополя. В общей сложности – 250 километров, две полосы в каждую сторону, пропускная способность – почти 40 тысяч машин в сутки.

«Видно, что Россия просто, я говорю, становится очень сильной державой, это видно по дорогам. Дороги строятся. Мы были много где. Мы были и в Европе, и на всех курортах, Крым у нас любимый», – признается **Марк Лауберт** из Латвии.

«Супруг из Латвии, мы из Белоруссии, но мы настолько влюблены в Россию, что мы хотим здесь остаться», – говорит **Оксана Краснюкова**.

«Проехал практически все побережье, самое главное – наш Крымский мост. Говорили где-то за границей, что он резиновый, сдуется, сломается, слава богу, он железобетонный и стоит», – говорит турист.

С Крымского моста началась новая эпоха в жизни полуострова, который в 2014-м было решено связать с родной гаванью. Уже в конце 2018-го распахнулись ворота в Крым, и

сразу же заработали первые участки трассы «Таврида». Три с половиной года тысячи рабочих не покладая рук ковали новый и надежный транспортный хребет, о котором при киевской власти здесь и не мечтали.

«И дороги строим, и ворота в Крым строили. Вот как ребенок родился, такое чувство у меня, что я восстанавливаю Крым после такой разрухи», – говорит сварщик Андрей Гаврилюк.

Работы, конечно, еще много. Что нужно сделать для развития дорожной сети Крыма, в салоне президентского «Ауруса» обсудили с **министром транспорта Евгением Дитрихом**.

«Надо съезды делать только вот к берегу, так, чтобы особенно когда туристический поток идет, люди едут не в Симферополь, они едут на южный берег, на море. Поэтому нужно съезды сделать», – сказал президент.

«Владимир Владимирович, мы исполнили это указание, и вот программу, я сегодня расскажу. Правительство программу утвердило. Там все эти съезды есть», – подтвердил **Евгений Дитрих**.

«Потому что там такие красивые места, ведь люди туда едут», – отметил **Владимир Путин**.

Скоростную магистраль нужно связать с южным берегом Крыма.

«Необходимо построить и реконструировать целый ряд подходов, которые позволяют спуститься от «Тавриды» на юг к Алуште, Бахчисарай – Ялта. Белогорск – Приветное. В ближайшие четыре года должно быть отреконструировано и построено более 190 километров автомобильных дорог. Думаю, что всем дорожникам работы хватит», – отметил **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**.

В тот же день президент утвердил программу развития дорожной сети полуострова.

«Общая стоимость проекта до 2024 года 132 миллиарда рублей. И на следующий год около 15 миллиардов рублей еще дополнительно, плюс к этим деньгам, на ремонт муниципальной сети, в первую очередь», – отметил глава Крыма Сергей Аксенов.

Какую роль это сыграет в привлечении туристов, понятно по нынешнему сезону – отдыхающих больше, чем прошлым летом.

Юго-Западный берег Крыма, Балаклава. Раньше добраться сюда было непросто, теперь же – всего час езды от Симферополя. До бывшей базы подводных лодок, а сейчас – одной из самых красивых бухт на Черном море. Две трети туристов в этом году выбрали автотранспорт.

Отдельная благодарность от туристов, попавших в Севастополь.

«Мне очень понравилась энергетика мест. Потому что знаешь, какие события здесь происходили. И немножко даже порой мурашки по коже. И гордишься подвигами наших дедов, прадедов», – признается турист из Иркутска Вадим Молчанов.

«Огромное количество людей приезжают в Севастополь на один день, чтобы посетить с экскурсиями музеи севастопольские знаменитые и Первой обороны и Второй обороны. Посмотреть памятники, посетить те или иные памятные места. Поэтому, конечно же, транспортная доступность была очень важна», – отметил врио губернатора Севастополя Михаил Развожаев.

Вклад в это внесли строители со всей страны – больше 5000 человек. Впечатлил и подарок от строителей – фрагмент дорожного покрытия, созданного специально для трассы «Таврида» в Крыму. Его разработчики, инженеры, бухгалтеры, простые рабочие – главные герои всероссийского проекта – получили награды и ордены от президента.

«Поздравляю вас с окончанием этого этапа работ. Вот мы сейчас немножко разогнались, машина идет тяжелая, но не шелохнется. Приятно. Думаю, что люди будут вам благодарны многие, многие, многие годы вперед. Но, кроме того, что туристы будут ездить и вспоминать о том, кто как это сделал здорово, но еще и даст, конечно, такой хороший толчок в развитии. Это также важно, как энергетика, как вода, кстати. И поэтому

мы еще должны дорешать этот вопрос. И мы это сделаем, конечно», – заверил **Владимир Путин**.

И не только в Крыму. Такие дороги нужны по всей стране.

«В целом по стране будем развивать дорожное строительство дальше. Я один из примеров я приводил, это Москва – Нижний Новгород – Казань 800 км, будет хорошая, крупная, такая, серьезная трасса. А дальше – на Екатеринбург, и там, в восточной части будем работать еще. Так что, работы хватит. Все будет хорошо», – сказал президент.

На вопрос, сохранится ли темп строительства дорог в таком масштабе, **Владимир Путин** ответил: «Надеюсь, что не сохранится, надеюсь, что он будет больше, чем сейчас. В планах как раз увеличение темпов строительства».

Крымскую же трассу сейчас обустраивают не только дорожники. Путепроводы, подпорные стены оформляют молодые художники арт-кластера «Таврида». И работы им хватит не на один курортный сезон.

<https://www.1tv.ru/news/2020-08-30/392376->

[vladimir-putin-za-rulem-aurusa-proveril-kachestvo-rabot-na-trasse-tavrida](https://www.1tv.ru/news/2020-08-30/392376-vladimir-putin-za-rulem-aurusa-proveril-kachestvo-rabot-na-trasse-tavrida)

1 КАНАЛ; 2020.30.08; БОЛЕЕ 30 ТЫСЯЧ МАШИН ПРОЕХАЛИ ПО ТРАССЕ «ТАВРИДА» ОТ КЕРЧИ ДО СЕВАСТОПОЛЯ ЗА ПЕРВЫЕ СУТКИ ПОСЛЕ ОТКРЫТИЯ ДВИЖЕНИЯ

Дорога, связавшая западную и восточную части Крыма единой транспортной артерией, заметно упростила передвижение для жителей полуострова и, конечно, сразу же получила огромную популярность у туристов. Несколько полос, отсутствие светофоров, удобные развязки и самое главное – возможность объехать Симферополь.

Раньше весь поток шел через город. Движение по новому участку лично открыл президент. Дорогу строили с применением лучших отечественных и зарубежных технологий, общая протяженность – более 250 километров, после полного завершения всех работ она получит статус федеральной.

<https://www.1tv.ru/news/2020-08-30/392353->

[bolee-30-tysyach-mashin-proehali-po-trasse-tavrida-ot-kerchi-do-sevastopolya-za-pervye-sutki-posle-otkrytiya-dvizheniya](https://www.1tv.ru/news/2020-08-30/392353-bolee-30-tysyach-mashin-proehali-po-trasse-tavrida-ot-kerchi-do-sevastopolya-za-pervye-sutki-posle-otkrytiya-dvizheniya)

ВЕСТИ СЕВАСТОПОЛЬ; ДМИТРИЙ ТУРКИН, МИХАИЛ ШУРМЕЛЬ, ОЛЕСЬ БЫКОВ; 2020.30.08; ВОСЬМОЙ УЧАСТОК «ТАВРИДЫ» ЗАКОНЧАТ ЧЕРЕЗ ДВА ГОДА

Главное событие недели для всего Крымского полуострова. На трассе «Таврида» открыто рабочее движение. Четыре полосы самой современной автомобильной дороги первой категории связывают Керчь уже не только с Симферополем, но и с Севастополем, обходя столицу Крыма. По этому участку в четверг за рулём проехал президент. **Владимир Путин** назвал магистраль впечатляющей, и заявил, что она поможет развитию полуострова. В разговоре с дорожниками глава государства сказал, что Россия решит и другие проблемы Крыма. В частности, в водоснабжении. Крымский мост и трасса «Таврида» уже показали скептикам, что крупные инфраструктурные проекты завершают успешно и даже досрочно.

Справились раньше времени. По контракту седьмой участок должны были сдать в декабре, но открытие состоялось в августе. Суперсовременную скоростную трассу строили с нуля. По словам **министра транспорта России**, в 2016 году в Крым для проектирования магистрали приехали всего несколько человек. На пике работ здесь трудились более пяти тысяч специалистов одновременно.

«В Крыму дорожники потрудились очень плотно, очень мощно, очень результативно. Сегодня, проезжая по трассе, помните, как в старые времена говорили, ставили либо на капот, либо на приборную панель стакан с водой или с чем-нибудь ещё. И важно, чтобы

этот стакан не расплескался. Уверяю вас, сегодня ни одна капля не пролилась бы выше краёв», – сказал **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**.

Двадцатого июля четырёхполосное движение по «Тавриде» открыли от Керчи до Симферополя. Теперь проехать без пробок можно и до Города-Героя. **Владимир Путин** и **Евгений Дитрих** поблагодарили строителей и вручили особо отличившимся государственные награды. Стройка не закончена, будут учтены пожелания Президента относительно съездов к Южному побережью. Вдоль магистрали появится почти 100 мостов, путепроводов и развязок.

«Это такая четвёртая важнейшая стройка десятилетия на Крымском полуострове. У нас аэропорт Симферополя, Крымский мост, энергомост и сейчас вот трасса „Таврида“. Трассу ждут и крымчане, и севастопольцы, и, конечно же, все россияне, потому что каждое лето, каждый сезон потоки машин со всей страны направляются на полуостров, – говорит врио губернатора Севастополя Михаил Развожаев. – Рассчитываем, что и последний завершающий участок севастопольский тоже будет сделан вовремя и качественно».

Протяженность «Тавриды» – 250 километров. На этот важнейший в масштабах страны транспортный проект было выделено почти 140 миллиардов рублей. Оценить качество и скорость уже смогли сотни севастопольских водителей.

На так называемой президентской трассе начинается седьмой участок трассы «Таврида». Теперь, чтобы быстрее добраться из Севастополя в Симферополь, не нужно ехать через Инкерман. Четыре полосы движения и прекрасное покрытие. Проведём небольшой эксперимент: посмотрим, сколько времени займёт поездка до Бахчисарая. Мы ехали со средней скоростью 90 километров в час. Расчётное время – чуть менее 15 минут. Раньше этот путь занимал около часа. Уже подписан контракт на строительство восьмого участка трассы «Таврида». Он продлит широкополосную автомагистраль до ялтинского кольца. Ожидается, что это произойдет в течение ближайших двух лет.

<https://vesti92.ru/news/blagoustroystvo/vosmoy-uchastok-tavridy-zakonchat-cherez-dva-goda/>

ИНТЕРФАКС; 2020.31.08; «ТАВРИДА» ПРИБЛИЗИЛА СЕВАСТОПОЛЬ НА ЧАС

Время в пути из столицы Крыма Симферополя в Севастополь после открытия трассы «Таврида» – главной магистрали полуострова – сократилось для автомобилистов вдвое – с двух часов до сорока минут-часа.

Из Симферополя в Керчь можно попасть за два часа вместо прежних трех с половиной-четырёх.

«Твердая пятерка. Дорожники в Крыму потрудились очень плотно, очень мощно, очень результативно», – оценил дорогу **министр транспорта России Евгений Дитрих**.

По его словам, ни одна капля воды не прольется, если поставить наполненный стакан на приборную панель во время поездки по шоссе.

Рабочее движение по двум полосам трассы от Керчи до Симферополя общей протяженностью около 190 километров открыли в декабре 2018 года, еще по двум – в июле 2020 года. 27 августа дорожники компании ВАД открыли для проезда обход Симферополя и дорогу через Бахчисарайский район в Севастополь. В целом, длина крымского участка шоссе составляет 250,7 км. Стоимость семи построенных участков дороги составляет около 150 млрд рублей.

Планы на ближайшее будущее – строительство восьмого, севастопольского, участка длиной более 6 км. Стоимость его первой составит порядка 9 млрд рублей. Работы должны закончить до декабря 2021 года. Полное завершение строительства трассы запланировано на 2023-й.

Дорога идет от Крымского моста, который соединяет полуостров с материковой частью России, станет федеральной, строится за счет средств целевой программы развития республики Крым и Севастополя.

Более 30 тыс. машин проехали по трассе «Таврида» от Керчи до Севастополя за первые сутки после открытия рабочего движения в конце августа. Половина потока прошла по обходу Симферополя в сторону Севастополя либо в обратном направлении.

<https://www.interfax-russia.ru/south-and-north-caucasus/photo/tavrida-priblizila-sevastopol-nachas>

ТАСС; 2020.30.08; ЗА СУТКИ ПОСЛЕ ОТКРЫТИЯ ТРАССОЙ «ТАВРИДА» ВОСПОЛЬЗОВАЛИСЬ БОЛЕЕ 30 ТЫС. АВТОМОБИЛИСТОВ

За первые сутки после открытия рабочего движения по трассе «Таврида» проехали более 30 тыс. автомобилей. Половина всех машин прошла по обходу Симферополя в сторону Севастополя или в обратном направлении, говорится в сообщении **Минтранса РФ** в субботу.

В сообщении отмечается, что данные были получены благодаря счетчику движения транспорта, который установили на путепроводе над основным ходом трассы в начале обхода Симферополя.

Кроме того, за сутки, с 20:00 27 августа, по пятому этапу «Тавриды» проехали 15 300 автомобилей, из которых свыше 10 тыс. ехали в Севастополь, а около 5 тыс. – в направлении Керчи.

В сообщении **Минтранса** также сказано, что до открытия рабочего движения по четырем полосам «Тавриды» весь транзитный поток проходил через столицу Крыма, перегружая городскую дорожную сеть. Запуск движения по «Тавриде» позволил значительно уменьшить время в пути для автомобилистов, которые направляются из Севастополя в Бахчисарайский район. Рабочее движение по трассе «Таврида» открылось 27 августа. **Президент РФ Владимир Путин** запустил движение по новому, пятому, участку автодороги.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/za-sutki-posle-otkrytia-trasso-j-tavrida-vo-spolzovalis-bolee-30-tys-avtomobilistov>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/9322657>

<https://www.interfax.ru/russia/723764>

<https://ria.ru/20200830/tavrida-1576481215.html>

<https://www.kp.ru/online/news/3995327/>

<https://www.mk.ru/economics/2020/08/30/trasso-j-tavrida-za-pervye-sutki-vo-spolzovalis-30-tys-jach-voditeley.html>

<https://rg.ru/2020/08/30/reg-ufo/bolee-30-tys-jach-avtomobilej-proehali-po-trasse-tavrida-za-sutki-posle-otkrytija.html>

<https://www.kommersant.ru/doc/4474096>

<https://iz.ru/1054425/2020-08-29/po-trasse-tavrida-za-pervye-sutki-proekhali-bolee-30-tys-mashin>

<https://www.5-tv.ru/news/310052/potrass-tavrida-zapervye-sutki-proehalo-bolee-30-tys-avtomobilej/>

<https://mir24.tv/news/16423866/svyshe-30-tys-mashin-proehali-po-tavride-za-pervye-sutki>

<https://360tv.ru/news/transport/30-tys-jach-mashin-proehalo-po-trasse-tavrida-za-pervye-sutki/>

https://tvzvezda.ru/news/vstrane_i_mire/content/2020831029-o5YMZ.html

<https://nts-tv.com/news/pervye-dannye-o-trafike-na-otkrytoj-tavride-30-tys-29423>

<https://sevastopol.su/news/polovina-trafika-trassy-tavrida-prihoditsya-na-sevastopol>

<https://crimeapress.info/za-odin-den-po-trasse-tavrida-v-krymu-proehalo-svyshe-30-tys-jach-transportnyh-sredstv/>

<http://crimea24.tv/content/po-trasse-tavrida-proekhali-bolee-30-tys/>

<https://crimea.ria.ru/society/20200830/1118674958/V-pervye-sutki-po-otkrytoj-Tavride-proekhali-30-tys-avtomobilej.html>

<https://vesti92.ru/news/transport/za-pervye-sutki-po-trasse-tavrida-proekhalo-bolee/>

1 КАНАЛ; 2020.29.08; В КАЗАНИ ОТКРЫЛИ НОВЫЙ УЧАСТОК БОЛЬШОГО ГОРОДСКОГО КОЛЬЦА

Дорога построена по самым современным технологиям всего за 12 месяцев. Движение по ней не только автомобильное, но и трамвайное. И первые вагоны уже пошли по новому закольцованному маршруту. Событие приурочено к отмечаемому в эти дни в республике 100-летию образования Татарстана. И новая магистраль получила название в честь этой даты. Полностью открыть движение по Казанскому кольцу планируют в 2021 году.

– Этот объект, он не просто огромная работа строителей, это еще и комплексное обустройство территории. Такой подход мы и практикуем в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», именно такое комплексное обустройство, развитие территории мы хотели бы видеть в каждом городе. И это пример для подражания, – выступил **Евгений Дитрих, министр транспорта РФ**.

– Без той федеральной поддержки, которую мы получили, это бы не свершилось, если свершилось бы, ну значительно больше времени надо было бы. Те решения, которые приняты на уровне правительства, благодаря вот вашей инициативе, они дают свои результаты и, конечно, для нашего города, для нашей столицы очень, это очень важно, – продолжил Рустам Минниханов, глава Татарстана.

<https://www.1tv.ru/news/2020-08-29/392347->

[v kazani otkryli novyy uchastok bolshogo gorodskogo koltsa](#)

РОССИЯ 1; СТАНИСЛАВ НАЗАРОВ; 2020.29.08; ОТКРЫТА НОВАЯ СУПЕРДОРОГА ВОКРУГ КАЗАНИ. ВЕСТИ В СУББОТУ

Сразу двойная памятная дата на берегах Волги и Камы. 30 августа – День Республики Татарстан. Весь год – 100-летие со времени учреждения Татарской АССР, а 29 августа – открытие новой супердороги вокруг Казани, откуда будет рукой подать и до Москвы, и до Урала.

<https://www.vesti.ru/video/2217706>

<https://www.vesti.ru/article/2451066>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ОЛЕГ ПЛАТОНОВ; 2020.31.08; ЭТО КОЛЕСО ДОЕХАЛО ДО КАЗАНИ

В столице Татарстана завершилось строительство первого этапа Большого казанского кольца (БКК). Заключительный 800-метровый участок трассы от улицы Мидхата Булатова до Борисковской проложили в рекордно короткий срок – за 12 месяцев вместо 17. Назвали магистраль в честь 100-летия Татарской АССР.

В церемонии открытия БКК приняли участие заместитель **председателя правительства РФ Марат Хуснуллин** и **министр транспорта России Евгений Дитрих**. Гости прибыли в Казань на празднование юбилея республики. Они вместе с главой Татарстана Рустамом Миннихановым перевернули символический знак – и по трассе проехала колонна «КАМАЗов».

Новая магистраль позволит разгрузить центр города и соединит промышленную зону между Волгой и озерами Кабан с жилой частью Казани. Она включает в себя четырехполосную дорогу первого класса с пешеходными тротуарами шириной от 2 до 4,5 метра. Между полосами встречного движения проложили два пути для трамвайного маршрута N 5. К слову, после того как его закольцевали, он стал самым длинным в России. Общая протяженность линии 34 километра. А пройдет «пятерка» через все шесть районов города. На это ей потребуется полтора часа.

Над Фермским шоссе построен путепровод длиной почти 110 метров и шириной 36 метров. Во многом благодаря тому, что было принято решение вводить надземный, а не

подземный пешеходный переход, сдачу масштабного объекта удалось ускорить. Работы велись круглосуточно с использованием самых современных технологий.

Обошлось строительство в 2,3 миллиарда рублей, в том числе один миллиард выделили из федерального бюджета.

– Когда несколько месяцев назад встал вопрос, что нужно дополнительное финансирование, мы обратились к **президенту РФ, и Владимир Путин** нас поддержал. Несмотря на пандемию коронавируса, на все сложности, были выделены дополнительные деньги, – отметил заместитель **председателя правительства РФ Марат Хуснуллин**.

Любопытно, что проект этой дороги и трамвайной линии был заложен в генплан Казани еще в 1969 году. Но воплотить его в жизнь не удавалось целых полувека.

Президент РТ Рустам Минниханов признался, что поначалу строительство ББК казалось несбыточной мечтой. К его созданию приступили еще в 2010 году. По словам главы республики, это самый крупный инфраструктурный дорожный проект в Казани после подготовки к Универсиаде-2013.

– Такой комплексный подход мы и практикуем в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», – подчеркнул **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**. – Аналогичное развитие территорий мы хотели бы видеть в каждом городе. А Казань, несомненно, пример для подражания.

<https://rg.ru/2020/08/30/reg-pfo/v-kazani-zavershilos-stroitelstvo-pervogo-etapa-bolshogo-kazanskogo-kolca.html>

ТАСС; 2020.29.08; ПУЛ ПРОЕКТОВ ПОД ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ БОНДЫ МОГУТ РАСШИРИТЬ С 300 ДО 500 МЛРД РУБЛЕЙ

Пул проектов, сформированный под выпуск инфраструктурных облигаций, может быть расширен с 300 млрд до 500 млрд рублей, сообщил журналистам в субботу **вице-премьер РФ Марат Хуснуллин**.

«Мы поставили задачу себе порядка 500 млрд [рублей] отобрать крупных проектов. Каких именно инфраструктурных: мы надеемся, что после окончания строительства участка Москва – Казань мы пойдем дальше на Екатеринбург, и нам тоже там нужны будут дополнительные средства. У нас есть хороший проект – связки дороги М5, М7 через Альметьевск, – сказал он. – И обходы городов мы также планируем строить. У людей жизнь стала лучше – машин стало больше и многие города уже задыхаются в пробках».

Ранее в правительстве обсуждалось финансирование таких проектов за счет инфраструктурных бондов на 300 млрд рублей.

Вице-премьер также подчеркнул, что важнейший проект в пуле инфраструктурных проектов – платная трасса Москва – Казань. «Там кроме бюджетных денег мы должны привлечь еще и внебюджетное финансирование», – уточнил он.

Как отмечали ранее в «Автодоре», возможность размещения бессрочных облигаций уже прорабатывается. Их сумму глава госкомпании Вячеслав Петушенко не раскрыл, но сообщил о потребности во внебюджетных 400 млрд рублей до 2024 года.

Ранее вопрос привлечения внебюджетного финансирования под инфраструктурные проекты затронул **президент РФ Владимир Путин**. По словам главы **Минтранса РФ Евгения Дитриха**, эта тема сейчас прорабатывается.

<https://tass.ru/ekonomika/9322141>

ТАТАР ИНФОРМ; НАДЕЖДА ГОРДЕЕВА; 2020.29.08; ДИТРИХ В КАЗАНИ: ТАТАРСТАН – ОДИН ИЗ ТЕХ РЕГИОНОВ, НА КОТОРЫЙ ХОЧЕТСЯ РАВНЯТЬСЯ

Татарстан – один из тех регионов, на который хочется равняться. Об этом заявил на открытии первого этапа Большого Казанского кольца – Магистральной 100-летия ТАССР **министр транспорта России Евгений Дитрих**.

«В Татарстане умеют и любят работать, делают это очень быстро и с высоким качеством. Этот объект – не просто огромная работа строителей, это еще и комплексное обустройство территории. Практически закольцевали трамвайный маршрут, поставили новые трамвайные вагоны. Такой комплексный подход мы практикуем в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», – сказал **глава Минтранса РФ**.

Он добавил, что «именно такое комплексное обустройство, развитие территории хочется видеть в каждом городе, и это пример для подражания».

Дитрих также высказал пожелание, чтобы праздников, «когда жителям дарят такие замечательные объекты», было как можно больше.

<https://www.tatar-inform.ru/news/transport/29-08-2020/ditrih-v-kazani-tatarstan-odin-iz-teh-regionov-na-kotoryy-hochetsya-ravnyatsya-5767191>

ТАСС; 2020.29.08; ХУСНУЛЛИН: В ТАТАРСТАНЕ ПРОГРАММА ПО ДОРОЖНОМУ НАЦПРОЕКТУ ПРАКТИЧЕСКИ ВЫПОЛНЕНА

Республика Татарстан занимает лидирующие позиции в стране по выполнению **нацпроектов** в жилищном и дорожном строительстве, несмотря на трудности, вызванные пандемией коронавируса. Программа **нацпроекта «Безопасные и качественные дороги»** в регионе выполнена практически в полном объеме, сообщил журналистам в субботу **вице-премьер Марат Хуснуллин**.

«Приволжский федеральный округ идет в целом по стране с опережением всех других федеральных округов по вводу жилья – несмотря на пандемию, несмотря на временную задержку, ситуация лучше. Особо хочу отметить Татарстан, Татарстан у нас, во-первых, идет в лидерах по жилищному строительству, идет в лидерах по безопасным и качественным дорогам – программа практически выполнена в плановом объеме. И до конца года все дополнительные деньги, которые мы передали из федерального бюджета, мы уверены, что они будут освоены, жители получают дополнительные дороги и дополнительные транспортные объекты», – сказал он.

Ранее в субботу **Марат Хуснуллин** провел в Казани совещание по социально-экономическому развитию ПФО с участием главы регионов и полпреда. На нем он сообщил, что кассовое освоение по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в Приволжском федеральном округе (ПФО) составляет 55,6%, тогда как в целом по России показатель оценивается в 48,1%

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/husnullin-v-tatarstane-programma-po-doroznomu-nacproektu-prakticeski-vypolnena>

ТАСС; 2020.29.08; ХУСНУЛЛИН: КАССОВОЕ ОСВОЕНИЕ ПО «ДОРОЖНОМУ» НАЦПРОЕКТУ В ПФО ВЫШЕ, ЧЕМ ПО СТРАНЕ

Кассовое освоение по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в Приволжском федеральном округе (ПФО) составляет 55,6%, тогда как в целом по России показатель оценивается в 48,1%. Об этом заявил в субботу заместитель **председателя правительства РФ Марат Хуснуллин** на совещании по социально-экономическому развитию ПФО, говорится в сообщении **пресс-службы вице-преьера**.

«В Приволжском федеральном округе одни из самых высоких показателей исполнения национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**»: кассовое освоение – 55,6%, в то время как по России в целом 48,1%. Процент выполнения дорожных работ в округе составляет 71,4 %, по России – 67,4%», – цитирует **Хуснуллина пресс-служба**.

Он выразил уверенность, что строительная отрасль должна становиться драйвером развития экономики и отметил, что в целом субъекты ПФО «работают хорошими темпами». По словам **Хуснуллина**, по жилью показатели округа также выше

общероссийских. Он уточнил, что большой толчок к развитию ПФО должна дать трасса М12, строительство которой начнется в ближайшее время.

В совещании участвовали полномочный представитель **президента РФ** в ПФО Игорь Комаров, **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**, первый заместитель министра строительства и жилищно-коммунального хозяйства РФ Ирек Файзуллин, высшие должностные лица регионов ПФО.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/husnullin-kassovoe-osvoenie-po-doroznomu-nacproektu-v-pfo-vyse-cem-po-strane>

<https://rg.ru/2020/08/29/reg-pfo/marat-husnullin-v-pfo-odni-iz-vysochajshih-tempov-stroitelstva-dorog.html>

ТАСС; 2020.29.08; ЗАПУЩЕНО АВТОМОБИЛЬНОЕ ДВИЖЕНИЕ ПО НОВОМУ УЧАСТКУ БОЛЬШОГО КАЗАНСКОГО КОЛЬЦА

Автомобильное движение по новому участку Большого Казанского кольца запущено в субботу в Татарстане. Его длина – 800 м, строительство началось в июле 2019 года и было ускорено на пять месяцев.

Также состоялся запуск трамвая по закольцованному маршруту № 5, приуроченное к празднованию 100-летия образования ТАССР.

В торжественной церемонии открытия приняли участие **вице-премьер Марат Хуснуллин**, **министр транспорта Евгений Дитрих**, президент республики Рустам Минниханов и полномочный представитель **президента РФ** в Приволжском федеральном округе Игорь Комаров.

Строительство Большого Казанского кольца началось в 2010 году, однако реализация последних двух этапов, позволяющих в дальнейшем закольцевать движение, было приостановлено. В 2019 году работы возобновили в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Финансирование первого этапа составило 2,3 млрд рублей, 1 млрд из которых – федеральные средства.

Новому участку присвоено название «Магистраль 100-летия ТАССР». «Его строительство было самым сложным. Сюда входит четырехполосная дорога, которая запроектирована по категории магистральной улицы общегородского значения первого класса с двумя полосами автомобильного движения в каждом направлении и с пешеходными тротуарами», – рассказали в **пресс-службе** Минтранса Татарстана.

Между полосами встречного движения проложена разделительная полоса шириной 9,5 м для двух трамвайных путей. Над Фермским шоссе построен путепровод под 4 полосы движения автотранспорта и две трамвайные линии.

«К празднованию дня работника дорожного хозяйства 18 октября 2020 года строители планируют ввести первый участок строительства второго этапа Большого Казанского кольца протяженностью 700 м», – уточнили в Минтрансе республики. Полностью открыть движение по второму этапу планируется в 2021 году.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/zapuseno-avtomobilnoe-dvizenie-po-novomu-uchastku-bolsogo-kazanskogo-kolca>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/9321601>

<https://ria.ru/20200829/kazan-1576471907.html>

<https://www.interfax-russia.ru/volga/news/v-tatarstane-zapushchen-novyy-uchastok-bolshogo-kazanskogo-kolca>

<https://www.vesti.ru/video/2217527>

<https://www.vesti.ru/video/2217631>

<https://www.ntv.ru/novosti/2405663/>

<https://trt-tv.ru/news/v-kazani-oficialno-otkryli-pervyj-uchastok-bolshogo-kazanskogo-kolca/>

<https://trt-tv.ru/news/rustam-minnixanov-otkryl-magistral-100-letiya-tassr/>

<https://www.tatar-inform.ru/news/transport/29-08-2020/husnullin-o-bkk-kazantsy-poluchili-samoe-dlinnoe-tramvaynoe-dvizhenie-v-rossii-5767189>

<https://www.tatar-inform.ru/news/transport/29-08-2020/rustam-minnihanov-o-bolshom-kazanskom-koltse-dlya-goroda-eto-bolshoy-podarok-5767167>

<https://m.business-gazeta.ru/news/479197>

<https://kazanfirst.ru/news/526765>

<https://www.rbc.ru/society/29/08/2020/5f4a47769a79477109d59436?from=newsfeed>

ТАСС; 2020.28.08; ХУСНУЛЛИН ПОРУЧИЛ МИНТРАНСУ ПРОРАБОТАТЬ ВАРИАНТЫ СТРОИТЕЛЬСТВА ОБХОДА АСТРАХАНИ

Вице-премьер РФ Марат Хуснуллин поручил Министерству транспорта РФ совместно с правительством Астраханской области проработать варианты строительства обхода Астрахани. Об этом в пятницу сообщили журналистам в пресс-службе вице-преьера.

«В ходе совещания губернатор [Астраханской области Игорь Бабушкин] поднял вопрос строительства обхода Астрахани. **Марат Хуснуллин** дал поручение **Министерству транспорта** совместно с регионом рассмотреть возможные варианты реализации данного проекта», – говорится в распространенном сообщении.

В ходе встречи **Хуснуллин** обсудил с губернатором Астраханской области состояние дорожной отрасли, жилищного строительства, экологии и социально-экономического развития. Особое внимание было уделено работе в рамках проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», говорится в сообщении. По словам главы региона, на ремонт дорог области было выделено 240 млн рублей.

Вице-премьер обратил внимание властей региона на необходимость увеличения объема вводимого в регионе жилья. Этому способствует программа льготного ипотечного кредитования под ставку 6,5%. С начала действия программы в Астраханской области выдано более 4 тыс. таких кредитов.

На встрече также обсуждалась проблема дольщиков. **Хуснуллин** подтвердил готовность рассмотреть проблемные объекты региона на заседании наблюдательного совета Фонда дольщиков после качественной подготовки материалов.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/husnullin-porucil-mintransu-prorobotat-varianty-stroitelstva-obhoda-astrahani>

<https://realty.ria.ru/20200828/astrahanskye-transport-1576448210.html>

ИЗВЕСТИЯ; ЮЛИЯ РОМАНОВА; 2020.31.08; «ВНЕДРЕНИЕ ЦИФРОВЫХ ПЛАТФОРМ СОЗДАЕТ УСЛОВИЯ, ЧТОБЫ ВСЕ ЖИЛИ В ЛЕГАЛЬНОЙ СРЕДЕ»; ПРЕДСЕДАТЕЛЬ МОЭСА БОРИС РЫБАК – О ТОМ, ПОЧЕМУ «ПЛАТОН» СТАЛ СТИМУЛОМ К ДОЛГОЖДАННОМУ НАВЕДЕНИЮ ПОРЯДКА, О ВЛИЯНИИ ПАНДЕМИИ КОРОНАВИРУСА НА ЛОГИСТИКУ И О НАЦПРЕМИИ ДЛЯ ЛУЧШИХ ГРУЗОПЕРЕВОЗЧИКОВ

Даже в периоды самых жестких ограничений из-за пандемии COVID-19 доставка товаров и продуктов не прекращалась ни на один день. Во время спада экономики и одновременного ажиотажного спроса на доставку грузоперевозчики смогли найти пути оптимизации и повышения эффективности бизнеса. О том, когда логистический рынок окончательно восстановится от удара пандемии, о парадоксальном влиянии госсистемы «Платон» и темах, ставших для транспортников актуальными в «посткоронавирусную» эпоху, «Известиям» рассказал **председатель Межотраслевого экспертного совета по развитию грузовой автомобильной и дорожной отрасли (МОЭС) Борис Рыбак.**

– Данные госсистемы «Платон» говорят о спаде грузоперевозок в апреле и его постепенном восстановлении до уровня 2019 года. Вы согласны с этими показателями?

– В апреле, по оценкам экспертов МОЭСа, рынок просел примерно на 20%. И здесь наши данные полностью совпадают со статистикой «Платона». Вопрос, который сейчас остро

стоит перед грузовыми автомобильными перевозчиками, заключается в вариантах и сроках выхода из этой кризисной ситуации. Мы фиксируем пики и периодический рост отдельных видов перевозок, например, ритейла, сборных грузов и сезонных – сельское хозяйство и дорожное строительство. А неразбериху с пропускным режимом в отдельных регионах и общую панику в начале пандемии сменило постепенное восстановление объемов грузоперевозок.

Но общие ожидания рынка пока неопределенные, довольно трудно строить планы на длительную перспективу. Ожидаем, что полноценное восстановление – к середине 2021 года, если не будет новых ограничений и, соответственно, экономического спада. Все здравые предприниматели понимают, что взрывного роста не будет.

Автомобильные грузоперевозки – традиционно один из индикаторов работы всей экономики, и от ее восстановления в целом зависит спрос на логистические услуги. Несмотря на эту зависимость, мы отмечаем тренд на всестороннее повышение эффективности бизнеса. Для грузоперевозчиков пандемия стала серьезным стимулом к развитию. И этот вывод еще раз подтверждает, что рынок качественно изменился за последние три-четыре года.

– В чем заключается тренд на повышение эффективности?

– По итогам регулярных заседаний МОЭСа, экспертных онлайн-форумов мы видим, что лидеры отрасли, средние и даже малые предприятия более качественно и серьезно подходят к поиску и быстрому внедрению способов снижения текущих издержек. Оптимизация охватывает весь спектр затрат, которым до пандемии не уделяли такого пристального внимания, – от манеры езды водителей и правильного использования шин до контроля расхода горюче-смазочных материалов.

Непосредственно перед началом карантина, 30 марта, мы провели первую в нашей истории онлайн-конференцию «Преодоление COVID-19 индустрией транспорта». На мероприятии, в котором приняли участие более 800 экспертов, обсуждался очень широкий спектр вопросов. Но главными, конечно, были вопросы о том, чего ждать в будущем и как справиться с кризисом. А ровно через четыре месяца, 30 июля, была проведена уже практическая конференция для грузовых автомобильных перевозчиков «Инструменты оптимизации затрат автопарков в новых реалиях», на которой участники рынка делились своими наработками по преодолению текущих сложностей.

– За счет чего рынок изменился в последние годы?

– Здесь есть два ключевых аспекта – внешний и внутренний. Внешней силой для оздоровления отрасли автомобильных грузоперевозок, несмотря на всю кажущуюся с первого взгляда парадоксальность, стал запуск государственной системы «Платон». Именно с этого момента начался абсолютно новый и более высокий уровень конструктивного диалога между рынком и регулятором.

Одну из ключевых ролей в этом сыграл нынешний **министр транспорта Евгений Дитрих**. Беспрецедентное по масштабам и открытости обсуждение проблем развития отрасли пошло по пути учета общих интересов государства и бизнеса. И это мнение большинства лидирующих логистических компаний, одновременно начавших объединяться в профессиональные союзы и экспертные объединения, одним из которых стал МОЭС. Во главу угла были поставлены координация и выработка общей конструктивной позиции бизнеса.

«Платон» стал не только способом мониторинга транспортных потоков и сбора средств на строительство дорог, а стимулом к долгожданному наведению порядка на рынке грузоперевозок.

Внутренний аспект заключается в том, что законопослушные грузоперевозчики заинтересованы в создании равных рыночных условий, когда эффективный контроль исключает большую часть нарушений законодательства. Именно поэтому сейчас продолжается активное обеление рынка, например через плотное взаимодействие

участников рынка с ФНС. Благодаря сложившейся атмосфере нетерпимости к нарушению закона стало возможно принятие хартии добросовестных грузоотправителей зерна. Формируется устойчивый тренд на исключение существующих перекосов, когда, например, зерновозы возили с тройным и более перегрузом, а отдельные перевозчики находят способы не платить налоги. И внедрение цифровых платформ, включая ФНС, «Платон», АСВГК (автоматизированная система весогабаритного контроля), как раз создает условия, чтобы все жили в единой легальной среде.

– В начале пандемии депутаты Госдумы и представители ассоциаций просили отменить транспортный налог, снизить акцизы на топливо, приостановить «Платон». Почему эти разговоры прекратились?

– Естественно, столкнувшись с невиданным кризисом, всем было очень страшно. Был и продолжает существовать высокий уровень неопределенности. В этих условиях бизнес стремится абсолютно минимизировать все затраты. В таких ситуациях всегда очень много политики, порой популизма для привлечения внимания, резких предложений и заявлений. Однако трезвый расчет говорит о необходимости комплексного подхода к преодолению экономического кризиса.

Первое – мы зависим от общего состояния экономики, поэтому необходимы структурные меры поддержки в целом всем отраслям. Если такие меры будут реализованы, грузоперевозки относительно быстро восстановятся. Ключевой статьёй расходов для автомобильных грузовых перевозок, безусловно, является топливо. И здесь до сих пор перевозчики хотели бы найти какую-то форму господдержки, в виде субсидий например.

С другой стороны, мы понимаем, что субсидирование одной отрасли не может быть в ущерб другим, это может привести к быстрой деградации, в частности дорожного хозяйства. А качественные дороги улучшают деятельность логистических компаний. В части «Платона», заметьте, нигде подобные системы не были остановлены – ни в Германии, ни в Словакии или Австрии. Такие системы выполняют несколько важных функций: сбор фактической статистики для оценки состояния отрасли и отдельных системообразующих компаний и, повторюсь, создание равных условий для предпринимателей. И здесь приостановка «Платона» может вернуть рынок в хаос и серость, что будет намного негативнее для автомобильных грузоперевозок в целом.

И на сегодняшний день у перевозчиков, наоборот, ожидание в развитии «Платона» как источника данных для корпоративных платформ и дополнительных цифровых сервисов, а также усиления контроля за нарушителями и продолжения ремонта и строительства федеральных дорог и мостов.

– Что МОЭС дает для транспортных компаний и какие темы наиболее остро обсуждаются?

– МОЭС изначально объединил представителей всех сторон автомобильных грузоперевозок – крупных ассоциаций, отдельных перевозчиков и грузоотправителей, отраслевых экспертов и представителей научных институтов. И в этом наше преимущество, и в этом, конечно, сложность, чтобы «скрестить» интересы порой разнонаправленных участников в единую конструктивную, сформулированную на бумаге позицию и донести ее до **Минтранса** и других ведомств, от которых зависит наше развитие.

Самая горячая тема на сегодня – режим труда и отдыха. Практика внедрения методов контроля будет сложной. И на сегодня, уверен, не осталось ни одного разработчика решений или инициаторов введения новых регулирующих отрасль систем, которые бы питали надежды, что их можно запустить без обсуждения с бизнесом, без учета мнения большинства перевозчиков. Также ждем АСВГК на федеральных дорогах. Региональная практика внедрения этой системы вызывает порой сильное (и справедливое!) недовольство перевозчиков.

Следим за развитием системы отслеживания транзита санкционки с электронными навигационными пломбами. Эта история открыла новый рынок, дополнительную загрузку для международных перевозчиков, что вдвойне позитивно в период спада из-за пандемии. Последние обсуждения показали, что многие перевозчики ждут передачи региональных дорог в федеральный статус и ускорения приведения их в нормативное состояние. Многие из этих дорог связывают важные региональные логистические центры.

1 октября после вынужденного «коронавирусного» перерыва проведем первую офлайн-конференцию «Грузовые автоперевозки – 2020: вызовы и возможности. Новая реальность». Она продолжит серию профессиональных мероприятий, направленных на формирование предложений по развитию транспортно-логистического рынка и повышение эффективности грузовых автомобильных перевозок.

Мероприятие пройдет в шестой раз. Оно уже успело зарекомендовать себя как ключевая экспертная площадка, где конструктивное и разностороннее обсуждение острых проблем, успешных кейсов и актуальных вопросов развития отрасли органично сочетается с ознакомлением с передовыми решениями, внедряемыми лидерами рынка. Уверен, будет бурное обсуждение накопившихся вопросов, возможность поделиться лучшими практиками и стратегиями преодоления «коронавирусной» эпохи.

– Вы ежегодно выбираете лучших грузоперевозчиков. Как возникла эта идея?

– В этом году при участии МОЭСа пройдет четвертая национальная премия «Грузовики и дороги». Каждый год у нас все больше и больше участников: десятки компаний присоединяются к участию в конкурсе. Нас, что принципиально важно, поддерживает **Минтранс России, Росавтодор, Ространснадзор.**

Идея премии зародилась как результат понимания того, что игрокам национального рынка грузовых автоперевозок есть что показать и чем гордиться. Компании конкурируют между собой, добиваются высоких показателей деятельности, вносят вклад в развитие отрасли в целом, способствуют формированию прозрачного и организованного рынка автотранспортных услуг.

Лучшие компании зачастую внедряют такие внутрикорпоративные цифровые решения, которые на государственном уровне появятся в лучшем случае через три-пять лет. При этом даже лидеры автотранспортного рынка недостаточно хорошо известны бизнес-сообществу страны, хотя они являются крупнейшими работодателями и налогоплательщиками. Общественное признание важно всегда, но особенно ценно сейчас, в период преодоления экономических сложностей после пандемии.

<https://iz.ru/1054173/iuliia-romanova/vnedrenie-tcfrovykh-platform-sozdaet-usloviia-htoby-vse-zhili-v-legalnoi-srede>

РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2020.29.08; «МЕТАЛЛОИНВЕСТ» ДОПУСТИЛ ОТКАЗ ОТ СТРОИТЕЛЬСТВА ТЕРМИНАЛА В ПОРТУ ТАМАНИ

«Металлоинвест» усомнился в проекте терминала в порту Тамань, после того как его исключили из комплексного плана модернизации инфраструктуры. Компания займется расширением экспортных возможностей в Усть-Луге и НМТП

Генеральный директор «Металлоинвеста» Назим Эфендиев допустил отказ компании от участия в проекте строительства терминала в порту Тамань в Краснодарском крае, поскольку проект порта за 183 млрд руб. исключили из комплексного плана модернизации инфраструктуры (КПМИ).

«По последней информации, Тамань будет исключена из комплексного плана модернизации инфраструктуры. Сейчас мы исходим из того, что проект реализован не будет», – сказал он журналистам в пятницу. «Металлоинвест», по его словам, переориентирует грузы на Усть-Лугу и будет расширять сотрудничество с Новороссийским морским торговым портом (НМТП, принадлежит «Транснефти»).

«Металлоинвест» подписал договор с логистическим оператором «Ультрамар» о перевалке железорудного сырья через новый терминал в Усть-Луге в июне прошлого года. Компания сообщала, что намерена переваливать 2,5–3 млн т железорудного сырья в год через этот терминал. В перспективе объемы перевалки через «Ультрамар» могут вырасти до 4 млн т, говорил представитель «Металлоинвеста».

Планировалось, что в основе проекта порта будут два угольных терминала «Кузбассразрезугля» и СУЭК на 20 млн и 12 млн т соответственно и терминал металлургических грузов «Металлоинвеста». Конфигурация проекта – его мощности и степень участия государства – неоднократно менялась. Компания «Эфко» собиралась также построить там зерновой терминал на 20 млн т, «дочка» «Роснефти» «РН-Бункер» – бункеровочную базу (0,9 млн т), а «Ростех» – терминал спецназначения. Но в ноябре прошлого года стало известно, что «Кузбассразрезуголь» и СУЭК потеряли интерес к строительству терминалов в порту из-за падения цен на уголь. «Коллеги в сегодняшних условиях не видят возможности продавать уголь на Запад по той цене, по которой проект мог бы дать возможность окупить инвестиции», – объяснял **министр транспорта Евгений Дитрих**. В итоге планируемые мощности проекта сухогрузного порта Тамань сократились более чем в четыре раза, до 15 млн т (из них 6 млн т обеспечивает терминал «Металлоинвеста», остальное – ГК «Эфко»). Это в 4,5 раза меньше, чем предполагалось в предыдущей версии проекта.

«Металлоинвест», основным рынком для которого является Европа, несмотря на это, ранее всегда подтверждал заинтересованность в строительстве порта Тамань.

Но в минувший понедельник «Коммерсантъ» сообщил, что проект сухогрузного района морского порта Тамань планируется исключить из **КПМИ**: «реализация мероприятия остановлена, инициировано исключение из федерального проекта». Как пояснили изданию в Росморпорту, проблема заключается в отсутствии грузовой базы и заинтересованных инвесторов.

<https://www.rbc.ru/business/28/08/2020/5f4917099a79470e88f4cd3e>

КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2020.31.08; КОНЦЕССИИ ОСТАЮТСЯ СПОРНЫМИ; МИНЭКОНОМИКИ И ФАС НЕ ДОГОВОРИЛИСЬ ОБ ИХ РАЗГРАНИЧЕНИИ С ГОСЗАКУПКАМИ

Минэкономки и Федеральная антимонопольная служба (ФАС) пока так и не смогли урегулировать давний спор о разграничении механизмов концессий и госзакупок – поэтому законопроект, который должен был разрешить эту проблему, будет внесен в правительство с разногласиями. Дискуссия продолжается из-за заложенной в проект Минэкономки возможности полного покрытия государством расходов концессионеров на создание и эксплуатацию объектов – ФАС настаивает на применении к проектам с преимущественно бюджетным финансированием правил госзакупок. Участники рынка выступают на стороне Минэкономки.

Минэкономки направило Минюсту законопроект, разграничивающий механизмы концессий и госзакупок. Как пояснил на заседании круглого стола замглавы Минэкономки Илья Торосов, после получения заключения от Министерства юстиции документ будет внесен в правительство. Необходимость уточнения форм финансового участия государства в концессиях возникла на фоне спора Минэкономки с ФАС, возникшего еще с 2017 года из-за так называемого башкирского дела – тогда служба признала госзакупкой концессию, предусматривавшую полную оплату бюджетом расходов на строительство дороги.

Подготовленный сейчас законопроект предполагает использование капитального гранта на покрытие до 75% расходов инвестора на создание объекта, а также получение инвестором платы концедента после завершения строительства в течение минимум пяти лет. В целом авторы документа исходят из того, что инвестору могут быть возмещены

расходы на создание и эксплуатацию объекта в полном объеме. Кроме того, проектом вводится понятие минимального гарантированного дохода – средств, которые будут выплачены инвестору, если доходы от эксплуатации созданного объекта окажутся ниже запланированного минимума.

Сейчас, по данным Минэкономки, реализуется в общей сложности около 3 тыс. концессий на общую сумму инвестиций примерно 2 трлн руб., из которых 1,5 трлн руб. – это частные вложения. За 2019 год заключено примерно 350 таких соглашений с объемом инвестиций свыше 320 млрд руб.

Поскольку спор о разграничении механизмов не завершен, документ будет внесен в правительство с разногласиями. По словам Ильи Торосова, ФАС в проекте не устраивает возмещение из бюджета всех инвестиций концессионера с учетом доходности. Служба по-прежнему приравнивает такие случаи к госзакупкам и предлагает ограничить размер возмещения – с чем не согласно уже Минэкономки. Замглавы ФАС Михаил Евраев пояснил “Ъ”, что служба предлагает для реализации проектов с более 50% бюджетного финансирования применять процедуры отбора по правилам госзакупок, при меньшей доле – на концессионной основе.

Участники дискуссии в этом споре поддержали позицию Минэкономки: зампред ВЭБа Светлана Ячевская отметила, что позиция ФАС «очень консервативна и пробюджетна», – но, для того чтобы стимулировать развитие концессий, «ситуация должна быть win-win (взаимного выигрыша. – “Ъ”»». Первый вице-президент Газпромбанка Алексей Чичканов и вовсе признался, что будет «сильно удивлен», если кто-то на рынке поддержит позицию ФАС. По его словам, ограничение полного возмещения затрат приведет к «выпадению» двух видов проектов – по контрактам жизненного цикла (когда объект строится для государства, которое самостоятельно его эксплуатирует, а концессионер просто возмещает свои расходы) и проектам без риска рыночного дохода (их реализует **Росавтодор**).

В целом законопроект Минэкономки получил поддержку участников рынка, хотя и с рядом замечаний. Так, по словам вице-президента Сбербанка Михаила Чачина, в проекте не хватает снятия ограничений на участие околосударственных банков на стороне частного партнера – сейчас это сильно тормозит привлечение длинных денег в проект. Алексей Чичканов обратил внимание на неопределенность – покрывает ли плата концедента обслуживание инвестором кредитов. Прозвучал запрос и на расширение сферы применения концессий – например, глава комитета Госдумы по собственности Николай Николаев предложил распространить этот механизм на сферы освоения недр и космоса, а руководитель департамента финансирования инфраструктуры «ВТБ Капитала» Олег Панкратов предложил и вовсе не ограничивать список объектов, которые могут быть сданы в концессию.

<https://www.kommersant.ru/doc/4474278>

КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.31.08; ЛОКОМОТИВЫ ПОЕДУТ ДАЛЬШЕ; ЕЭК ПОДДЕРЖАЛА ОТМЕНУ ТРЕБОВАНИЯ О СПИСАНИИ ПАРКА

Проблема избавления от принудительной отправки в металлолом локомотивов, работающих только на подъездных путях предприятий, может решиться уже в конце сентября. Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК) готова содействовать выделению вопроса, изолировав его от более спорных. Именно это смешение, по мнению бизнеса, затягивало принятие давно согласованного решения. Между тем, хотя массовое списание выглядело действительно слишком резким шагом, проблема обновления парка локомотивов все еще нуждается в решении.

ЕЭК 21 августа ответила главе РСПП Александру Шохину на запрос об исключении локомотивов, работающих на подъездных путях предприятий, из-под действия

техрегламента Таможенного союза. Он требует списания парка, чего промышленность стремится избежать. Как следует из письма (есть у “Ъ”), если уполномоченный орган одной из стран ЕАЭС предложит вынести вопрос в отдельный документ на ближайшем заседании консультативного комитета по техрегулированию (намечено на 24 сентября), ЕЭК «окажет максимальное содействие в скорейшей организации рассмотрения». **В Минтрансе “Ъ” сообщили, что предложения уже направлены.**

Техрегламент ТС по безопасности подвижного состава запрещает продлевать срок службы старых локомотивов, требуя их списания или дорогостоящей модернизации. Промышленники, использующие локомотивы для транспортировки своей продукции до станций примыкания к общей сети, просят их не списывать.

Поправки, санкционирующие выведение почти 5 тыс. машин в РФ из-под действия техрегламента, давно согласованы и должны быть рассмотрены как раз на сентябрьском заседании. Однако, как писал “Ъ” 12 августа, это лишь часть пакета правок, и, несмотря на консенсус по этому вопросу, по другим сохраняются разногласия. РСПП и «Русская сталь» в начале августа просили отделить вопрос о локомотивах от остального пула.

Источник среди грузоотправителей подтверждает, что по вопросу давно нет разногласий и вероятность его одобрения высока: «Считалось, что против локомотивостроители, однако сейчас они так загружены заказами со стороны ОАО РЖД, что вопрос вряд ли актуален». Вместе с тем, отмечает собеседник “Ъ”, само по себе это всех проблем сегмента не решает: локомотивы на подъездных путях предприятий стареют, а стимула инвестировать в их обновление нет, поскольку тариф низкий и не включает в себя инвестиционную надбавку. Необходим кардинальный пересмотр всей системы, говорит он, напоминая, что в последние годы в этот сегмент пошли крупные операторы, такие как Первая и Федеральная грузовые компании, усматривающие определенный потенциал в этом сегменте.

Учитывая ухудшение финансового состояния промышленных предприятий и снижение погрузки на железной дороге, сейчас вопрос обновления локомотивов без права выхода на магистральные пути объективно не может быть решен за счет средств грузовладельцев, говорит глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров, а его нахождение в подвешенном состоянии негативно влияет на перспективы закупок и модернизации парка с правом выхода на сеть. По мнению эксперта, сначала нужно найти эффективные механизмы для обновления парка локомотивов с правом выхода как с точки зрения финансирования, так и схемы лизинга, и уже после этого их можно использовать для промышленных локомотивов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4474208>

КОММЕРСАНТЪ FM; 2020.30.08; КРЫМЧАНЕ ОЦЕНИЛИ «ТАВРИДУ»; КАКОЙ ЭФФЕКТ НОВАЯ ТРАССА ОКАЖЕТ НА ЭКОНОМИКУ ПОЛУОСТРОВА

Не все жители Крыма оценили трассу «Таврида». 27 августа **Владимир Путин** лично участвовал в церемонии открытия дороги. Там президенту подарили килограмм асфальтобетонного покрытия трассы. Проект стоимостью 140 млрд руб. соединит Керчь и Севастополь. Иван Якунин попросил местных жителей поделиться впечатлениями о «Тавриде».

«Идеально ровная поверхность, прямо вот свежая-свежая, можно на болидах “Формулы-1” по ней ездить», – житель Крыма Алексей в разговоре с “Ъ FM” дал трассе «Таврида» самую лестную характеристику. Для гостелеканалов картинка и вправду удалась: сначала колонна «КамАЗов» с российскими флагами, потом – и сам президент. Он сначала облетел трассу на вертолете, а затем пересел на свой August с крымскими номерами и с машиной сопровождения проехал сам несколько километров.

Как пишет ТАСС, стоимость проекта оценивается в 140 млрд руб., – это как три «Зенит-Арены». Но много это или мало для дороги протяженностью 250 км? “Ъ FM” попросил

оценить главу общественного совета при Минтрансе Михаила Блинкина: «250 км, она четырехполоска, соответственно, в переводе на единицу измерения – 1 тыс. километрополос. Средняя цена километрополосы дороги высшей технической категории в диапазоне – 120-150 млн руб., но там непростые условия, я думаю, нижний диапазон бы не поставил, соответственно, 150 млрд – это оценка, которую можно сделать в калькуляторе».

Сам Путин за свою поездку нашел у трассы как минимум один недостаток. Там нет съездов. Но это не единственная проблема, поделился с “Ъ FM” местный житель Сергей Бессараб, который также проехал по готовым участкам трассы: «Это, конечно, жуткие пробки везде: въезды в города, въезды в трассы.

Очень мало информативных указателей, особенно на строящихся участках делаются съезды, но куда они ведут, – загадка.

Очень много приезжих в этом году, и они, конечно, путаются. Вдоль трассы практически нет заправок, фонарей мало, освещенности мало, съехать, просто остановиться, отдохнуть достаточно тяжело, потому что строящиеся участки, необорудованы съездами, какими-то карманами. Связь есть, но временами пропадает».

Впрочем, как говорят местные власти, трасса «Таврида» имеет стратегическое значение. В первую очередь для развития туризма в Крыму. Глава регионального отделения Российского союза туриндустрии Борис Зелинский убежден, что этой цели удастся достичь: «В 2021 году Крым получит больше туристов, чем в сезоне 2019 года. Здесь есть выбор: Крым – Кавказ.

Сейчас путь на крымские курорты значительно быстрее и комфортнее, чем аналогичный путь на курорты Краснодарского края.

Произойдет некое перераспределение туристических потоков».

Впрочем, этот сезон для Крыма и так выдался особенно удачным. В условиях закрытых границ только в июле на полуостров приехали 1,5 млн человек. Увеличился турпоток и на другие курорты, но для них больших скоростных трасс пока строить не планируют.

МИД Украины направил ноту протеста из-за визита Владимира Путина в Крым.

<https://www.kommersant.ru/doc/4468686>

КОММЕРСАНТЪ FM; 2020.30.08; РОССИЯНЕ ЖДУТ НОВЫХ НАПРАВЛЕНИЙ; КУДА ТУРИСТЫ СМОГУТ ОТПРАВИТЬСЯ ПОЗДНЕЙ ОСЕНЬЮ И ЗИМОЙ

Россияне начали бронировать путешествия на позднюю осень и зиму. Как отмечают туркомпании, выбора пока не так много, но в ближайшее время ситуация может измениться. В Ассоциации туроператоров “Ъ FM” сообщили, что как минимум 11 стран ожидают россиян на своих курортах. В начале недели СМИ сообщали, что вскоре может восстановиться авиасообщение с Францией, Венгрией, Мальтой, Кипром, Иорданией, Египтом и Китаем. Однако в Росавиации информацию комментировать не стали. А какие реальные варианты для пляжного отдыха осенью и зимой есть у россиян? Выясняли Сергей Гусев и Ольга Сергиенко.

Морских курортов открылось не так уж и мало, но большинство из них потеряет актуальность почти через месяц. Станет прохладнее в Турции, Черногории и Абхазии, и тем, кто хочет отдыхать на побережье, если новых стран в туристическом списке не прибавится, придется подумать над туром в Танзанию.

Как утверждают туроператоры, резко всплеска интереса к восточноафриканской стране так и не произошло.

Сложностей добавляет отсутствие прямых рейсов из Москвы – в лучшем случае придется сделать две пересадки. Только билет на самолет в одну сторону обойдется в среднем в 40-50 тыс. руб. Роман из Воронежа, который успел отдохнуть в Танзании летом, рассказал “Ъ FM”, что даты вылета у него менялись пять раз, и в результате пришлось переплачивать: «Выбрали Занзибар. Пляжный отдых, потому что все-таки хотелось порелаксировать,

скажем так. Отдых тоже сменился. Вот мы долго ждали. В ноябре купили билеты на июнь. Побережье безотливное, комфортное, без купания. Нунгви и Кендва. Билеты были куплены “Турецкими авиалиниями” из Москвы, пересадка в Стамбуле. Из-за коронавируса “Турецкие авиалинии” оставили рейсы только из Стамбула в Дар-эс-Салам на материке. Авиакомпания без проблем шла навстречу с переносом. Еще подвизывали к школьным каникулам. Прямых рейсов из Стамбула в Занзибар все-таки так и не осталось. И в итоге мы доплатили из Дар-эс-Салама в Занзибар 28 тыс. на троих в обе стороны».

Интерес к Танзании может подрасти, когда в Африку начнут летать чартеры, а это, согласно ожиданиям Ассоциации туроператоров России, произойдет в октябре-ноябре. Чуть раньше могут открыться для россиян другие страны, где можно загорать и купаться поздней осенью и зимой. Участники рынка ждут начала сообщения с Объединенными Арабскими Эмиратами и Мальдивами. Есть и те туристы, кто прямых рейсов выжидать не собирается и бронирует, например, новогодние туры без авиабилетов уже сейчас, отмечает глава отдела продаж туристической компании «Содис» Ирина Мануильская: «Варианты попробовать полететь на Мальдивы. Есть “Турецкие авиалинии”, рейсы выбрасывают. Есть варианты пробовать через Лондон. Можно поставить великобританскую визу и сказать, что вы летите транзитом через Лондон, поэтому не нужен будет никакой карантин. Не совсем гарантированы окольные пути, но на Мальдивы этот ручеечек как-то сочится. На Новый год все равно уже начались бронирования. Это те же самые Мальдивы, но без перелета. А это где-то 10% от прошлого года, наверное».

Упрощают въезд российским туристам страны Карибского бассейна – Куба и Доминикана. С конца сентября уже можно будет не показывать сделанный заранее тест на COVID-19, отмечает вице-президент Ассоциации туроператоров России Дмитрий Горин: «Особенность этого сезона, что бронирование происходит, как правило, за две-три недели. Это связано с некоторой неопределенностью, которая до сих пор у нас существует.

В потенциальном списке стран на открытие находится как минимум 30 направлений. Перевозчики подтверждают, что авиационные власти в межгосударственном уровне ведут такие переговоры.

С учетом принципов взаимности, уже как минимум 11 стран заявили о готовности принимать российских туристов. Очень много позитивной информации мы, например, слышим от наших коллег с Кубы, Доминиканы, где постепенно будут отменяться ограничения».

А вот встретить Новый год на Бали россияне, вероятнее всего, не смогут. По решению правительства Индонезии остров будет закрыт для иностранцев минимум до января. Еще один азиатский курорт – остров Пхукет – с октября начнет принимать туристов со всего мира. Правда, с жесткими ограничениями. Среди них: обязательная двухнедельная обсервация и два ПЦР-теста, да и отдых на Пхукете должен продолжаться по новым правилам не меньше месяца. Но россияне могут остаться без Таиланда осенью и по другой причине: власти королевства дали понять, что рады будут только туристам из тех стран, где наиболее успешно проходит борьба с коронавирусом, а прироста числа зараженных не происходит.

По прогнозам Ассоциации туроператоров России, в этом году на зарубежных курортах отдохнут около 3-4 млн россиян. Для сравнения, раньше, до пандемии, за границей ежегодно отдыхали не менее 14 млн человек.

<https://www.kommersant.ru/doc/4474231>

ИЗВЕСТИЯ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.31.08; ФИШИНГОВЫЙ СЕЗОН: ЧИСЛО ФЕЙКОВЫХ БИЛЕТНЫХ САЙТОВ ВЫРОСЛО ВТРОЕ; ЗЛОУМЫШЛЕННИКИ АКТИВИЗИРОВАЛИСЬ К КОНЦУ ЛЕТНИХ ОТПУСКОВ

IT-компании в августе фиксируют резкий рост появления фишинговых мошеннических сайтов по продаже билетов. В Group-IB рассказали «Известиям», что за последний месяц

лета их число увеличилось почти в три раза. В «Лаборатории Касперского» с июня обнаружили более 130 русскоязычных фейковых ресурсов. Эксперты говорят, что продвижение мошеннических сайтов носит ярко выраженную сезонную направленность, а в этом году их активность будет нарастать с возобновлением массовых мероприятий.

Миграция в Сеть

В августе зафиксирован резкий рост создания фишинговых и мошеннических ресурсов, рассказали «Известиям» в Group-IB. В течение лета компания обнаружила более 100 фейковых сайтов, предлагающих якобы дешевые авиабилеты. Большая часть из них уже заблокирована.

– В конце июля таких ресурсов было три десятка, в середине августа – уже около сотни. Большая их часть нацелена именно на продажу авиабилетов, но столкнуться с мошенничеством сейчас можно во всем, что касается путешествий: бронь номеров в отелях, аренда авто. Чтобы ввести людей в заблуждение, интернет-аферисты часто используют бренды известных перевозчиков и агрегаторов. Некоторые из ресурсов были созданы еще до карантина, но из-за пандемии были активированы, только когда начали открываться границы, – говорит руководитель направления антиконтрафакта департамента интеллектуальной защиты Group-IB Яков Кравцов.

В компании, ссылаясь на данные МВД, отметили, что за первое полугодие 2020-го при снижении количества «классических преступлений» – уличных разбоев (на 23,6%), грабежей (на 20,7%), краж (на 19,6%), угонов машин (на 28,7%) – число IT-преступлений выросло на 91,7% по сравнению с аналогичным периодом 2019 года.

В «Лаборатории Касперского» в течение лета обнаружили более 130 русскоязычных фейковых ресурсов с предложением купить билеты, сказали «Известиям» в компании.

Билетный агрегатор Tutu.ru за три летних месяца выявил семь мошеннических сайтов, которые тщательно мимикрировали под дизайн сервиса. Сотрудники компании обнаружили более 10 постов в соцсетях и мессенджерах, где предлагалось приобрести билеты со скидкой 40% на сайте Tutu.ru и других сервисах. В компании «Известиям» сказали, что при обнаружении таких сайтов-двойников оперативно принимают меры по их блокировке.

В Aviasales отметили, что за последний год вместе с партнерами из Brand Security заблокировали около 500 мошеннических сайтов, предлагающих поддельные авиабилеты.

– Мониторинг фейковых страниц – постоянный процесс, но в пик сезона (лето, майские и новогодние праздники) число подобных «ресурсов» увеличивается, – говорят в компании. Ряд ресурсов, имитирующих официальные площадки по продаже билетов, имеет ярко выраженную сезонность, говорит руководитель направления аналитики и спецпроектов InfoWatch Андрей Арсеньев. Например, сайты-двойники по продаже билетов на спектакли обычно наиболее активно продвигаются в конце лета, перед началом нового театрального сезона. Многие поддельные сайты имеют привязку к тем или иным крупным событиям: концерты мировых звезд, шоу, решающие футбольные матчи.

– Скорее всего, в ближайшее время вал такого мошенничества будет только нарастать. Наверняка уже заготовлены фейковые страницы для продажи билетов на концерты – злоумышленники лишь ждут, когда власти разрешат массовые мероприятия в закрытых помещениях, – считает аналитик.

Эксплуатация мошенниками темы туризма в высокий сезон – вполне традиционное явление, также считает руководитель направления по продвижению сервисов Solar JSOC компании «Ростелеком» Алексей Павлов. Возможно, в этом году мошенничество в этой сфере набрало обороты, так как люди устали от изоляции, нехватки денег, неопределенности в будущем и хотят переключиться и отдохнуть. На этом фоне многие забывают основные правила кибербезопасности или пренебрегают ими, чем активно пользуются злоумышленники, добавил эксперт.

«Известия» направили запрос в Роскомнадзор и Генпрокуратуру.

Меры предосторожности

Чтобы не попасться на уловки мошенников, в Group-IB рекомендуют покупать билеты только на официальных сайтах и обязательно проверять доменное имя ресурса. В случае, если ресурс был создан не более чем пару месяцев назад, высока вероятность, что он мошеннический, говорят в компании.

В Aviasales сообщили, что совместно с BrandSecurity и Роскачеством запустили проект «Настоящийбилет.рф», в котором можно ввести адрес проверяемого сайта. Данные анализируются в режиме реального времени, а фальшивые ресурсы блокируются в течение нескольких часов.

Сайт по продаже билетов должен быть защищен протоколом шифрования данных (https) и быть в официальном списке распространителей билетов, утвержденном организаторами мероприятия, отметил Андрей Арсеньев. Также не стоит покупать билеты дистанционно через электронные торговые площадки у частных лиц – велик риск того, что, получив деньги, продавец не пришлет билет, перестанет выходить на связь или продаст один и тот же билет нескольким людям.

– Если ссылка на подозрительный ресурс пришла на почту или в сообщении, то сначала надо убедиться в надежности отправителя. Это должен быть проверенный или знакомый вам источник, например туроператор, услугами которого вы пользуетесь постоянно. Также проверить скрытую ссылку можно, скопировав ее адрес в «Блокнот», не переходя при этом по самой ссылке, – говорит Алексей Павлов.

Если веб-адрес не совпадает с текстом письма, то переходить по нему не рекомендуется. Например, в сообщении предлагают посмотреть список туров на сайте турагентства, а реальный адрес – длинный, сложный и с другим доменом. Также можно пробить ссылку или вложение через онлайн-сервис проверки на вирусы, например VirusTotal, или просто поискать название сайта в интернете – возможно, вы найдете отзывы тех, кто уже столкнулся с мошенниками, отметил Алексей Павлов.

Ведущий контент-аналитик «Лаборатории Касперского» Татьяна Сидорина рекомендует скептически относиться к любым крайне щедрым предложениям в Сети. Не лишним будет установить надежное защитное решение: оно предупредит, если пользователь попытается перейти на фишинговый сайт. Для онлайн-покупок можно завести отдельную карту, например виртуальную. На ней можно держать небольшую сумму, а также можно установить на ней суточные лимиты на снятие, заключила аналитик.

<https://iz.ru/1054119/german-kostrinskii/fishingovy-sezon-chislo-feikovykh-biletnykh-saitov-vyroslo-vtroe>

ВЕДОМОСТИ; 2020.31.08; РЕГУЛЯТОРНАЯ ГИЛЬОТИНА ЗАТУПИЛАСЬ; ПРАВИЛЬНАЯ ЗАДУМКА РИСКУЕТ БЫТЬ ИСПОРЧЕНА ПЛОХОЙ РЕАЛИЗАЦИЕЙ

Глеб Простаков, советник компании «Кесарев консалтинг»

Когда в мае на фоне резкого карантинного охлаждения экономики представители нескольких отраслей российского бизнеса обратились к президенту с просьбой ускорить старт регуляторной гильотины, эта мера казалась не просто оправданной, но единственно правильной. Производство мер поддержки бизнеса, поставленное правительством на конвейер этой весной, было явно недостаточным, а то и вовсе номинальным. Вспомним хотя бы, как некоторые представители строительной индустрии сетовали, что вождеденное вхождение в списки системообразующих компаний скорее добавило им документарной работы, чем принесло видимую пользу.

Инициированный в мае **Владимиром Путиным** план восстановления экономики после мытарств в правительственных кабинетах завис в администрации президента. Там наверняка думают, как выйти из этой истории, не потеряв лица. Видимо, документ сильно утратил в актуальности. Дело не только в подоспевших данных о спаде в экономике за

полугодие, но и в переоценке бюджетных трат из-за возросших внешнеполитических рисков. Не унимающийся белорусский бунт и свалившаяся, как летний снег в Омске, история с отравлением Навального могут пролиться на Россию новыми санкциями – и уже пролились ослаблением рубля к основным валютам.

На этом зыбком фундаменте регуляторная гильотина представлялась лекарством стопроцентного положительного действия. На выходе из карантина бизнес, не обремененный проверками и выполнением ненужных предписаний, должен восстанавливаться быстрее. Эта аксиома, однако, была подвергнута сомнению.

Оказалось, что скорость усекновения излишних и устаревших нормативов прямо пропорциональна введению новых правил. И далеко не всегда эти новые правила соответствовали базовому принципу реформы контрольно-надзорной деятельности – не усложнять жизнь бизнесу, но упрощать ее.

В начале августа руководитель аппарата правительства Дмитрий Григоренко отчитался перед президентом о выполнении плана по отмене нормативно-правовых актов: 8000 из запланированных 11 000, или 73%. Приходящие на смену упраздненным нормативные акты попадают в сито рабочих групп по регуляторной гильотине. И вот тут возникла проблема: далеко не всегда федеральные органы исполнительной власти готовы мириться с новой процедурой принятия решений. Значительная часть нормативно-правовых актов пошла в обход гильотинного фильтра.

В последние недели участились скандалы вокруг ведомственных приказов, не прошедших экспертизу созданных при участии Аналитического центра при правительстве рабочих групп, но тем не менее поданных на регистрацию в Минюст.

Вот на днях президент РСПП Александр Шохин попросил Минюст отказать в регистрации приказа Минприроды об утверждении методики нормативов допустимых сбросов загрязняющих веществ в водные объекты. За скучным названием – гигантские траты предприятий, находящихся в низовьях рек, и столь же большая экономия средств теми, кому посчастливилось стоять ближе к истокам.

А вот приказ **Минтранса** о правилах текущего отцепочного ремонта вагонов, который не решает многолетнюю проблему фиктивных браковок и, более того, лишает монополиста мотивации сохранять в исправном состоянии вагон в процессе перевозки. Все это дополнительно усугубит и без того острые проблемы с пропускной и провозной способностью сети, того же БАМа. О совокупности рисков и негативных последствий для рынка перевозок от принятия этого приказа сообщила ФАС в Минюст. Антимонопольный регулятор указал, что тариф РЖД на перевозку уже учитывает все те сборы, которые вводит **Минтранс** с нарушением своей компетенции. Иными словами, своим приказом **Минтранс** обязал клиентов РЖД заплатить монополии дважды.

Оба примера объединяет то, что ведомственные приказы не прошли рабочие группы по регуляторной гильотине. В случае с вагонами решение было согласовано только одной из двух «гильотинных» групп. Неудивительно, что именно эту группу возглавляют представители разработчика приказа и его бенефициара – **Минтранса** и РЖД. В случае же с вредными сбросами Минприроды и вовсе протащило приказ мимо рабочей группы вопреки процедуре. И если бы не организация Шохина и не реакция ФАС, очевидно вредные и коррупциогенные нормативные акты были бы зарегистрированы и вступили в силу.

Осенью 2019 г. правительство России сформировало четыре десятка рабочих групп по регуляторной гильотине, интегрировав в них 700 отраслевых экспертов. Такое правильное начинание призвано упредить любой волюнтаризм чиновников. Но министерские нормотворцы позволяют себе не обращать внимания на гильотинный фильтр.

«Взбесившийся принтер», который включили отдельные министерства и ведомства, затупляет регуляторную гильотину, лишая ее полезных свойств для бизнеса и экономики.

Ручное вмешательство бизнес-ассоциаций и ФАС становится систематическим, что говорит о растущем масштабе проблемы.

Регуляторная гильотина все еще может стать той полезной пилюлей, которая при прочих равных условиях даст бизнесу дополнительные ресурсы пережить кризис. Для этого правильная задумка не должна быть на корню задумана такой практикой реализации.

<https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2020/08/30/838212-regulyatornaya-zatupilas>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДРА КОШКИНА; 2020.31.08; РАЗВИТИЕ ГОРОДОВ ПОЙДЕТ ПО НОВЫМ ПРАВИЛАМ; МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ РАЗРАБОТАЛО СТАНДАРТЫ КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ГОРОДСКИХ ТЕРРИТОРИЙ

Минэкономразвития (МЭР) разработало новый механизм комплексного развития территорий в российских городах. Существующие инструменты, по мнению ведомства, не востребованы муниципалитетами: зоны комплексной застройки предусмотрены в правилах землепользования всего в 154 городских поселениях, что составляет только 7,3% от их общего числа. Новый механизм, предлагаемый МЭР, призван расширить эту географию.

Он подразумевает, что жилищное строительство должно быть полностью обеспечено общественным транспортом, инфраструктурой и социальными объектами (действующий механизм лишь предусматривает такую возможность). При этом доля жилой застройки по новым правилам не должна превышать 80%, а этажность рядовых зданий – 9 этажей. То есть застройщик обязан будет позаботиться о наличии общественных и деловых пространств.

Разработкой планов застройки будут заниматься регионы: субъекты Федерации должны готовить документацию, определять собственников зданий и земельных участков, чьи интересы может затрагивать редевелопмент, составлять эскиз застройки. После оценки этих документов экспертами, в том числе МЭР и Дом.РФ, начнется разработка концепции реновации с проведением общественных слушаний, а затем и непосредственно реализация проекта.

Такой порядок, по мнению экспертов МЭР, позволит упростить взаимодействие между ведомствами, сократить сроки подготовки градостроительной документации и усовершенствовать механизм изъятия объектов и земельных участков для реновации. «Увеличивать объемы жилищного строительства можно разными способами, – отметил в комментариях «Ведомостям» управляющий директор Дом.РФ Анатолий Азизов. – Можно растягивать города, вовлекая новые территории. А можно использовать тот резерв, который в избытке есть в каждом российском городе. Это так называемые ржавые пояса, кварталы с огромными гаражными массивами, стихийно организованными парковками, морально устаревший жилой фонд, заброшенные промышленно-складские территории».

Редевелопмент городских центров, по его словам, позволит обеспечить новые рабочие места, дополнительные поступления налогов в бюджет, даст новые возможности для развития малого бизнеса в жилых районах. «Внедрение этого механизма, по нашему мнению, повысит интерес частных инвесторов к реализации проектов развития территорий, – считает Азизов. – Он делает понятным диалог инвестора с населением и властью. Сейчас отсутствие понятных критериев означает затянутые сроки реализации проекта, а сроки для инвестора – это деньги».

Президент ассоциации «Национальное объединение строителей» Антон Глушков отметил, что в настоящее время различные механизмы застройки – в частности, развития застроенных территорий и комплексного развития территорий – зачастую взаимно исключают друг друга. «Реальная городская застройка, как правило, является смешанной, что не позволяет в чистом виде использовать тот или иной режим развития, – объяснил Глушков. – Это, в свою очередь, вынуждает дробить территорию на несколько частей, что снижает инвестиционную привлекательность таких проектов».

Планируется, что пилотным городом для отработки нового механизма комплексного развития территорий станет Краснодар. «В результате городские власти получают действенный инструмент редевелопмента городских центров, включая планирование социальной и инженерной инфраструктуры, а также возможность привлекать инвесторов на разных стадиях проекта», – отметил министр экономического развития Максим Решетников в ходе визита в этот город.

В ближайшие дни в Краснодаре должен быть утвержден новый генплан развития города, включающий новые технологии проектирования и строительства. «Мы, как и все крупные города, пережили болезненный период роста, когда объем жилищного строительства резко вырос и социалка стала отставать от количества жилья, – рассказал директор департамента архитектуры в Краснодаре Юрий Рысин. – Сейчас основная задача – компенсировать недостаток социальных объектов и инфраструктуры».

По его словам, в ближайшие годы жители Краснодара смогут наблюдать преобразование города, в особенности транспортной сферы. «Появятся объездные дороги, новые трассы, которые связывают север и юг, а также запад и восток города, – перечислил Рысин. – Изменится использование железнодорожных путей, которые на сегодняшний день являются помехой в жизни города, будет развиваться трамвайная сеть. Предусмотрены две площадки комплексного развития – реновация исторической части города и развитие новой территории на северо-востоке (около 1500 га). В состав новой территории мы интегрировали фактически новый медицинский район – там будет пять крупных инновационных медучреждений (57,8 га). Одно из них – современный онкологический центр – уже проектируется».

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2020/08/30/838206-razvitie-gorodov>

ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА КИНЯКИНА, ТАТЬЯНА ИСАКОВА, ПАВЕЛ КЛЕВОШИН; 2020.31.08; ТАКСИ И КАРШЕРИНГ ОСНАСТЯТ ПРИБОРАМИ ДЛЯ ОЧИСТКИ ВОЗДУХА; ПАССАЖИРАМ ТАКИХ МАШИН МОГУТ ПРЕДЛОЖИТЬ СПЕЦИАЛЬНЫЕ ТАРИФЫ

Входящая в «Ростех» компания «Росэлектроника» начинает выпуск компактных рециркуляторов воздуха для уничтожения вирусов с помощью ультрафиолетового излучения, следует из сообщения госкорпорации. Прибор весом в 100 г (в розницу он будет стоить 3700 руб.) питается через USB-порт и может устанавливаться в том числе в салонах автомобилей. По словам представителя «Ростеха», прибор может очистить 14 куб. м воздуха в час.

Первая партия устройств уже в сентябре появится в салонах такси и машин каршеринга, а также в розничной продаже, рассказал «Ведомостям» представитель «Росэлектроники». Договоренности о закупках с таксомоторными компаниями и операторами проката автомобилей уже есть, уверяет он. Конкретных заказчиков он не назвал. У оснащенных рециркуляторами такси в мобильном приложении появится дополнительный тариф с данной опцией очистки воздуха, также отметил представитель «Ростеха».

По словам индустриального директора радиоэлектронного кластера «Ростеха» Сергея Сахненко, «Росэлектроника» еще до старта продаж получила предзаказ на 3300 рециркуляторов. Заказы поступают не только из России, но и из стран СНГ. Поставки тестовых партий обеззараживателей планируются в страны Ближнего Востока – Ирак, Иран и Саудовскую Аравию, рассказал генеральный директор НПП «Салют» (входит в «Росэлектронику») Александр Бушуев.

«Ситимобил» готова тестировать технологии, которые помогут еще более тщательно дезинфицировать салон, заявили «Ведомостям» представители **пресс-службы** сервиса. Но говорить об их удобстве и эффективности в повседневном использовании можно только после проведения такого тестирования, подчеркнули представители агрегатора. Представители «Яндекс.Драйва» и «Делимобиля» рассказали, что каршеринги

продолжают дезинфицировать автомобили при каждой мойке. Сотрудники партнеров сервиса проводят обработку панелей, руля, ручек дверей, рычага КПП и других видимых поверхностей, уверяют в «Делимобиле». В **пресс-службе** «Яндекс.Такси» сообщили, что у сервиса действует более 150 партнерских пунктов дезинфекции по всей России.

В Москве в начале апреля 2020 г. число воспользовавшихся такси упало на 59% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, а каршерингом – на 61%, такие данные приводил столичный департамент транспорта.

Позднее работа каршеринга в Москве была полностью приостановлена указом мэра Сергея Собянина, ограничения на его деятельность были полностью сняты лишь 9 июня. Специальный тариф с опцией очистки воздуха может стать популярным у пассажиров такси, однако основной вопрос заключается в цене такой услуги, говорит генеральный директор аналитического агентства Telecom Daily Денис Кусков. Цена на такой тариф не должна превышать отметку в 5% от стоимости самой поездки, иначе нововведение не вызовет особого интереса у потребителей, считает эксперт. Кроме того, технология должна действительно повышать уровень защиты от инфекций, отмечает он.

Компактные рециркуляторы – не первая разработка предприятия, направленная на борьбу с вирусами. «Росэлектроника» уже выпускает миниатюрные беспроводные обеззараживатели, работающие от встроенных аккумуляторов и управляемые через мобильное приложение по Bluetooth. Эти приборы предназначены для дезинфекции ультрафиолетовым излучением поверхностей и предметов – посылок, ключей, посуды и т. д. (а рециркуляторы – для очистки воздуха во всем помещении).

УФ-излучение – это неплохое решение, если речь идет об обеззараживании поверхностей в течение хоть сколько-нибудь длительного времени, считает Дмитрий Трубицын, основатель ГК «Тион» (производство систем вентиляции и очистки воздуха). Если говорить об обеззараживании воздуха в режиме рециркуляции, то трудность заключается в том, что различным вирусам и микроорганизмам свойственна различная доза ультрафиолета, которую они должны получить, для того чтобы утратить жизнеспособность или способность размножаться, продолжает он. В этом смысле решения по обеззараживанию воздуха на основе ультрафиолета нужно тщательно испытывать по всем возможным типам вирусов и микроорганизмов и бороться за увеличение мощности УФ-излучения, говорит Трубицын. Нужно быть готовым к тому, что с устойчивыми формами при помощи УФ справиться не удастся, заключает он.

Воздух – очень изменчивая среда, поэтому, чтобы быть эффективными, устройства для его очистки должны иметь определенную мощность, говорит основатель компании «Аэролайф» (занимается разработкой систем очистки воздуха) Алексей Першин. Человек вдыхает 20–30 куб. м воздуха в час, таким образом, если предположить, что в автомобиле едет четыре человека, то производительность такого очистителя должна составлять в идеале 100–150 куб. м воздуха, рассуждает он. Исходя из этих соображений можно сказать, что маленькое устройство не сможет обеспечивать такой производительности, заключает Першин.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/08/30/838204-taksi-karshering>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДРА ЮШКЯВИЧЮТЕ; 2020.30.08; ПАССАЖИР НЕ ПАЦИЕНТ: ПОЯВЯТСЯ ЛИ НА ВНУТРЕННИХ АВИАРЕЙСАХ ВРАЧИ; МЕДИКОВ ПРЕДЛАГАЮТ ВКЛЮЧИТЬ В СОСТАВ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА

С предложением дополнить экипаж самолета медиком в **Минтранс** обратилось общественное движение «За безопасность». Там считают, что в случае необходимости бортпроводники не всегда могут оказать пассажиру первую помощь надлежащим образом. Эксперты с таким мнением в корне не согласны и не видят никакой необходимости в присутствии врача в качестве работника на борту. Подробности – в материале «Известий».

Самолет не больница

С инициативой сделать присутствие врача обязательным на длительных внутренних рейсах пассажирских лайнеров продолжительностью более трех часов в **Минтранс** обратился **руководитель общественного движения «За безопасность» Дмитрий Курдесов**. По его мнению, именно врач может оказать профессиональную помощь пассажиру на борту или принять решение об экстренной посадке для госпитализации. Он попросил «рассмотреть целесообразность внесения изменений в действующее законодательство» и обязать авиакомпании дополнить экипаж врачами.

В Минздраве на запрос «Известий» ответили, что не располагают информацией об этой инициативе, поэтому прокомментировать не могут. Запросы были направлены в авиакомпании «Азимут», «Ямал», AZUR Air, Nordwind Airlines, Utair, «Уральские авиалинии», S7, «Аэрофлот» и «Победа». В компании S7 официально предпочли воздержаться от комментариев.

– Совершенно непонятно, как может быть реализована идея «врач в экипаже». Это будет врач от Минздрава РФ или от какой-то больницы? Кто будет оплачивать кресло, на котором путешествует врач? Это вызывает огромное количество вопросов, которые относятся к целесообразности. Общественная организация просто решила поднять себе цитируемость, видимо, – отметил источник в одной из авиакомпаний.

Вице-президент Ассоциации врачей авиационной медицины, вице-президент Европейского общества аэрокосмической медицины Ольга Верба подчеркнула, что задача гражданской авиации – перевозить пассажиров, а не лечить их.

– Пассажир не пациент. Самолет не медицинский кабинет. Каждому судну необходимо будет пройти полное лицензирование, для того чтобы оказывать медицинские услуги. По нашему законодательству лицензию на медицинскую деятельность может получить только, грубо говоря, недвижимость. Сам по себе врач, имея квалификацию, не может работать вне лечебного учреждения, только скорая помощь и терапевты при вызове врача на дом, – отметила она.

На борту бортпроводники, а также врачи, если они присутствуют в качестве пассажиров, имеют право оказывать лишь первую помощь, но не медицинскую.

Бортпроводник в помощь

Необходимость нововведения, по словам Курдесова, связана с тем, что бортпроводники не всегда способны оказать первую помощь надлежащим образом, если пассажир почувствовал себя плохо. В авиакомпании S7 в ответе на запрос подчеркнули, что бортпроводники компании получают все необходимые навыки для оказания первой помощи человеку на борту самолета. По словам источника в одной из авиакомпаний, первая медицинская помощь входит в обязательную программу подготовки бортпроводников.

Ольга Верба уточнила, что в случае угрозы жизни пассажиру бортпроводник оказывает первую помощь, не используя медикаменты. Под этим имеются в виду остановка дыхания, нарушение сердечного ритма, попадание в дыхательные пути инородных предметов, ожоги, травмы, переломы. В качестве помощи они проводят «комплексные мероприятия», в том числе сердечно-легочную реанимацию.

По словам **основателя компании «Авиаюрист» Алексея Елтунова**, лекарственные средства бортпроводник может предоставить лишь в одном случае.

– Поскольку бортпроводники не имеют медицинского образования, они не имеют право назначать медицинские препараты. Если пассажир сам попросил какие-либо лечебные средства, то [могут] по возможности предоставить. Они осуществляют напрямую только свою функцию – обеспечить комфортный полет пассажира и сообщить командиру воздушного судна, – отметил юрист.

Врач на борту

Согласно Воздушному кодексу России, в случае необходимости пилот может уточнить по громкой связи, есть ли врач в самолете. Но даже если медик и присутствует, он всё равно не обязан признаваться и оказывать помощь – только по желанию, подчеркнул Алексей Елтунов.

– Если же человек изъявил инициативу помочь и тем самым причинил вред – не важно, врач или нет – он будет нести ответственность за свои действия. Тем более если будут причинены тяжкие телесные повреждения. Это вообще-то уголовная статья. Причинение вреда здоровью физического лица карается по закону, – подчеркнул юрист.

В то же время Ольга Верба отметила, что врача никто не обвинит, если он оказывал именно первую помощь, используя соответствующую аптечку. При этом в соответствии с Конвенцией о международной гражданской авиации, которую подписала и Россия, на борту должны быть три вида комплектов аптечек: комплект первой помощи, медицинский комплект и универсальный профилактический комплект на случай инфекционных заболеваний при обнаружении на борту.

Но, по словам **вице-президента Ассоциации врачей авиационной медицины**, из-за того что в России, в отличие от западных стран, врач не имеет права самостоятельно заниматься врачебной практикой, а должен быть привязан к лечебному учреждению, он не может на борту самолета использовать аптечку с медикаментами.

Особенности авиамедицины

Ни в одной стране мира, по словам Вербы, нет практики, когда на борту официально работает врач.

В США, например, действует так называемый закон доброго самаритянина. В соответствии с ним пострадавший, как правило, не может обратиться в суд с иском на человека, который оказывал ему первую помощь, если он действовал добросовестно в пределах своих знаний и опыта.

А у авиакомпании Lufthansa, например, есть программа «Врач на борту». Такая имеется и у российской компании S7, которую разработали вместе с Ассоциацией врачей авиационной медицины.

– Это гуманитарно-просветительские проекты, которые дают знания в области авиационной медицины. Помощь человеку в воздухе имеет конкретные особенности. Не каждый медицинский специалист знает, какое барометрическое давление поддерживается в кабине воздушного судна и какой уровень насыщения крови кислородом у человека, не имеющего какой-либо патологии, во время горизонтального полета, – рассказала вице-президент организации.

В России в авиаиндустрию, по ее мнению, можно было бы включить возможности телемедицины. Ольга Верба подчеркнула, что в аэропортах есть медицинские центры, которые знают авиамедицину. Экипаж мог бы связываться по выделенным каналам со специалистами в случае необходимости для оказания дистанционной помощи пассажиру.

<https://iz.ru/1054080/aleksandra-iushkiavichiute/passazhir-ne-patcient-poiaviatsia-li-na-vnutrennikh-aviareisakh-vrachi>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДРА ПОЛЯНСКАЯ; 2020.30.08; ЧЕЛОВЕК ЗА ПОРТОМ: РОССИЙСКИЕ ТУРИСТЫ РАСКУПАЮТ РЕЧНЫЕ КРУИЗЫ; ДОХОДНОСТЬ БИЗНЕСА ПРИ ЭТОМ ОСТАЕТСЯ НИЗКОЙ

Российские круизные компании довольны летним сезоном. На волне кризиса резко возрос спрос на путешествия по рекам России, прошлогодние значения уже превышены. Текущая положительная динамика дает надежду на развитие тренда. Однако ни туристов, ни денежной массы не прибавилось. Подробнее о том, как круизный рынок справляется с вызовами времени, – в материале «Известий».

Поймать волну

Пандемия коронавируса сдвинула начало летней навигации на реках России практически на два месяца. Маршруты были открыты только в последней декаде июня. Согласно предварительным итогам летних продаж, этот сегмент внутреннего рынка восстанавливается уверенными темпами: каюты на речных лайнерах в июле и августе были заполнены на 100%.

Директор круизного центра «Инфофлот» Андрей Михайловский оценил августовский прирост продаж в 30%. Рост спроса, по словам эксперта, сформировался за счет целой череды счастливых совпадений и объективных причин. Круизы – один из самых стабильных внутренних рынков с большой долей возвратности. Многие туристы ждали возобновления навигации и не переориентировались на другие направления.

К постоянным клиентам прибавились и новые. Спросу способствовали и закрытые границы, и интерес к новым впечатлениям. При этом сегмент водных путешествий активно развивается и за счет улучшения качества продукта, сервиса и программ. На некоторых российских теплоходах есть all inclusive с блюдами разных кухонь мира. Кроме того, идет обновление флота.

Уйти в заплыв

Помогает российскому круизному рынку чувствовать себя стабильно и совершенствование технологий. Благодаря автоматизации процесса бронирования покупка круиза становится простой процедурой, сравнимой с бронированием стандартного турпакета.

Обратили эксперты внимание и на рост числа розничных компаний, решивших в этом году продавать круизы.

– Очевидно, что в поисках выхода из депрессии, охватившей сферу массового выездного туризма, турагенты начали искать дополнительные источники дохода. Новой нишей для них стал круизный рынок. Это вполне естественно, ведь он является одной из самых стабильных сфер туристической индустрии. Популярность речных путешествий по России растет с каждым годом на 20–25%, 80% круизных клиентов – возвратные, – рассказал Андрей Михайловский.

Впечатляющие показатели в этом году во многом объясняются и тем, что круизы стали доступнее, средний чек снизился. А с акцией по возвращению кэшбэка за туры по стране водные путешествия стали еще выгоднее. Эксперты отмечают, что раньше на круизные путешествия в основном ориентировались туристы в возрасте за 60 с доходами выше среднего. Сейчас клиент молодеет.

В целом об активном восстановлении круизного туризма говорят все, но с оговоркой: в ближайшее время к докризисному уровню доходности вернуться не удастся. Наблюдатели обращают внимание на большое количество проблем, тормозящих приближение к прежней жизни.

Издавна долго

Примерно 50% круизов компаний «Водоходь» и «Мостурфлот» продавалось иностранным туристам. Сейчас эта клиентура недоступна из-за связанных с пандемией ограничений.

– Традиционно продажи для иностранного рынка мы открывали за два года. Осенью должны были стартовать бронирования круизов на 2022 год. Сейчас сохраняется неопределенность с открытием границ. А потому высокий интерес иностранцев не доходит до реальных бронирований. В случае открытия границ в скором времени ситуация, безусловно, изменится в лучшую сторону. Но мы сможем рассчитывать только на полноценные продажи навигации – 2022. Полноценно отработать 2021 год, с большой вероятностью, не получится. Многие заявки по несостоявшимся в этом году турам перенесены на 2021 год, часть брони уже аннулирована, – рассказала замдиректора «Мостурфлота» Светлана Гончарова.

На вопрос, удастся ли замещать зарубежную клиентуру россиянами, Гончарова дала отрицательный ответ, пояснив, что соотечественники тоже не торопятся строить планы на

следующий год. Основная часть бронирований на российском рынке на 2021 год – это тоже перенесенные заявки.

Между тем Гончарова подтверждает наблюдения коллег: навигационная заполняемость речных круизов по итогам июля и августа находилась на максимальном уровне. Однако, если учитывать, что общий размер флота сократился, нельзя говорить о приросте ни по численности туристов, ни по денежной массе. Да, есть надежда на сентябрь, но она слаба. Традиционно этот месяц низко рентабелен. В этом году в компании ожидали лучших продаж, но заметного прироста не увидели. Бронирования идут с динамикой, присущей сентябрю. Да к тому же еще и пострадала глубина бронирований.

– Печально, что пока мы не получили никакой помощи от государства, которая нам была обещана (кредиты, субсидии) как системообразующему предприятию особо пострадавшей от пандемии отрасли», – сетует Гончарова.

По оценкам экспертов, по итогам года снижение доходов в сегменте речных круизов составит более 50%.

– Круизный рынок в тяжелом положении, – подтверждает гендиректор представительства Dreamlines в России Федор Егоров. – Но рынок морских круизов находится в более плачевном состоянии, нежели речной. Помимо приостановки самих круизов всё еще действуют ограничения на въезд/выезд в страны, где находятся основные порты (Италия, Испания, США и другие). Так что, несмотря на то что некоторые компании запустили круизы, попасть на них мы пока не можем. В прошлом году спрос на морские круизы увеличился более чем на 25% по сравнению с 2018 годом. А этот год обещал еще большие объемы.

Андрей Михайловский настроен более позитивно. Он уверен: несмотря на кризис в отрасли, в сегменте речных круизов наметились позитивные тенденции, и в следующем году они окрепнут.

– И мы сможем не только вернуть потерянные объемы, но и подрасти, – говорит эксперт.

Укрепить позиции

Представитель круизного туроператора на условиях анонимности объяснил, какие корректировки нужны сегменту для приближения к европейскому уровню развития. Для сравнения: в России услугами речных круизов в 2019 году воспользовалось чуть более 340 тыс. туристов, в Европе – порядка 1,8 млн.

– Круизный рынок динамично развивается, здесь есть куда расти. Необходимо решить существующие проблемы. В первую очередь снять инфраструктурные ограничения. Из-за отсутствия портов и причалов регионы недополучают туристов. Часто мы в профессиональном сообществе обсуждаем и проблему обмеления рек. Для того чтобы не отменять рейсы, нужно углубить дно, укрепить берега, – рассказал эксперт.

В числе основных задач наблюдатели называют и пополнение флота новыми судами. Ведь основа флота даже у самых крупных речных компаний – теплоходы не моложе 30 лет. Инфраструктура на бортах, конечно, более современная, но потребности в современных судах это не снимает. Окупаемость нового флота – больше 10 лет. Компаниям будут необходимы гарантированные как судоходные, так и экономические условия. Снова возникает вопрос об обмелении рек, которое приводит к отмене программ или, например, резком росте цен на топливо и, соответственно, на конечный продукт.

– У речных круизов есть сформировавшаяся аудитория поклонников, они готовы платить за свой отдых. Но если мы говорим о массовом туризме, то многих туристов шокирует цена на круизы по рекам России, – высказали мнение представители туристической розницы.

Эксперты круизного рынка объясняют не всегда привлекательный ценник короткой навигацией (с мая по октябрь), ограниченным предложением речных круизов по России, малой вместимостью судов, растущими ценами на топливо и продукты питания.

<https://iz.ru/1053973/aleksandra-polianskaia/chelovek-za-portom-rossiiskie-turisty-raskupaiut-rechnye-kruizy>

ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2020.29.08; «БЕЗОПАСНОСТЬ – В ОСНОВНОМ НА БУМАГЕ»: В ЧЕМ ПРИЧИНА ДТП С АВТОБУСАМИ; АВАРИЙНОСТЬ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ВЫРОСЛА, НЕСМОТРЯ НА УЖЕСТОЧЕНИЕ МЕР БЕЗОПАСНОСТИ

Завышенные требования безопасности не влияют на аварийность в сфере пассажирских перевозок – к такому выводу пришли эксперты в ходе круглого стола, организованного Общероссийским народным фронтом (ОНФ). ГИБДД, в свою очередь, предлагает запретить регистрировать автобусы на физлиц. В проблемах пассажирских перевозок разбирались «Известия».

Не хватает на шины

Число пассажиров падает, а аварийность перевозок растет. Одной из причин такого положения эксперты назвали избыточные требования безопасности.

Исполнение этих требований, установленных государством, поглощает значительную долю доходов транспортных компаний, жалуются перевозчики. Это получение лицензии, техосмотр автобусов, медицинский контроль водителей, обслуживание систем навигации, системы контроля режима труда и отдыха, огромные штрафы.

В итоге на покупку новых шин, качественное обслуживание автобусов у дилеров, найм профессиональных водителей попросту не остается денег.

«Безопасность – в основном на бумаге. Это всякие лицензии, какие-то бумажки, ввели штрафы... Куча всего, что не имеет отношения к самой безопасности», – заявил **руководитель рабочей группы ОНФ Петр Шкуматов.**

Разница в одну человеческую жизнь

Если заглянуть в статистику **Ространснадзора**, можно сделать несколько неожиданных выводов. В 2010 году по вине водителей автобусов произошло 1728 аварий, в которых погибло 115 человек, а ранено было 2664. В 2019 году произошло 3393 аварии по вине водителей автобусов. В них погибло 116 человек и было ранено 5462.

«Для сравнения мы взяли 2010 год, тот год, когда все виды автобусного транспорта подлежали лицензированию и когда на них стояли только аналоговые тахографы. И взяли 2019 год, когда за девять лет провели мероприятия по установке средств технического контроля – электронные тахографы, системы ГЛОНАСС, инерционные ремни для пассажиров, системы видеонаблюдения. Оказалось, количество погибших в ДТП по вине водителей автобусов на одного человека больше, чем в 2010-м», – рассказал «Известиям» **Сергей Храпач, председатель правления ассоциации региональных перевозчиков «Межрегионавтотранс».**

Число раненых при этом увеличилось в два раза, как и число аварий. По мнению Храпача, дорогостоящие мероприятия аварийность никак не снизили. А штрафы, количество которых увеличилось вдвое, лишь повысили финансовую нагрузку на отрасль.

Опасный межгород

Храпач также указал на статистику Национального союза страховщиков ответственности (НССО), согласно которой из всех автобусных перевозок наибольшее число ДТП – на междугородних перевозках.

«Связаны они с техсостоянием автобусов и переработкой водителей – там тахограф должен быть, а в городских автобусах тахограф не нужен и его сейчас там нет», – продолжил Храпач. Он также читает, что видеонаблюдение в салоне автобуса не позволяет предотвратить диверсионно-террористический акт, а лишь его задокументировать, поэтому такое требование излишне и никаким образом не влияет на безопасность.

Еще один бич безопасных дальних поездок – плохая инфраструктура.

«Дороги между субъектами федерации в плачевном состоянии. Иногда они зимой плохо чистятся, не подсвечиваются опасные участки, нет ограждения между рядами, что приводит к лобовым столкновениям, – отметил Сергей Храпач.

Учить и переучивать

Для решения проблемы представитель «Межрегионавототранса» предлагает существенно снизить налог на добавочную стоимость тем компаниям, которые занимаются регулярной перевозкой пассажиров, а кроме того, уменьшить или вовсе отменить утилизационный сбор.

Средства, которые раньше шли на налоги, можно будет потратить на зарплату водителей или их обучение. К слову, в некоторых регионах зарплата водителей снизилась до 15 тыс. рублей, что сделало эту профессию крайне непривлекательной для профессионалов.

Представители экспертного центра «Движение без опасности» считают, что корень зла лежит в низкой квалификации водителей, а потому упор делать нужно на обучение.

Они предлагают ввести обязательные курсы повышения квалификации для водителей пассажирского транспорта каждые три года, а также обязать их каждые пять лет подтверждать свою квалификацию.

Задача по физикам

Кроме того, в «Движении без опасности» предложили при регистрации ТС на физлиц предоставлять им на подпись документ, в котором они обязуются не использовать ТС в коммерческой деятельности, а при нарушении соглашения будет взиматься крупный штраф или изыматься ТС.

По данным экспертного центра, более половины автобусов находятся в собственности у физических лиц. При этом более 40% ДТП приходится именно на водителей автобусов, которые принадлежат физлицам.

Участовавшие в экспертном совещании ОНФ представители ГИБДД предложили запретить регистрировать физическим лицам автобусы на себя, как это делается в Америке. Речь идет об автобусах категории М3 – свыше восьми мест и 5 т полной массы.

«Ситуация с автобусами у нас доведена до абсурда. С одной стороны, лишь каждый шестой автобус у нас имеет путевой лист, с другой – законы так ужесточены, что под их действия попадают не касающиеся ситуации люди. Мне вчера звонил отец 10 детей и сказал, что от него категорически требуют на 14-местный автобус, где он катает только свою семью, ставить тахограф. Причем там будут отслеживать режим труда и отдыха. Это в автобусе, где он или его жена возят детей в школу или спортивные секции», – поделился с «Известиями» автоэксперт Игорь Моржаретто.

На совещании также ждали и представителей Минтранса, однако представители ведомства не пришли. **В пресс-службе Минтранса на запрос «Известий» не ответили.** Пока что ОНФ взял паузу и готовит запросы в Ространснадзор и проект предложений в Госдуму.

<https://iz.ru/1054169/anastasiia-pisareva/bezopasnost-v-osnovnom-na-bumage-v-chem-prichina-dtp-s-avtobusami>

ИЗВЕСТИЯ; ВАЛЕРИЙ ВОРОНОВ; 2020.28.08; ЗАБОТ ПОЛОН ПОРТ: ЭКОЛОГИ ПРИДУМАЛИ СПОСОБ ЗАЩИТИТЬ РОССИЯН ОТ УГОЛЬНОЙ ПЫЛИ; В РОССИИ РАЗРАБОТАЮТ СТАНДАРТ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕРЕВАЛКИ СЫРЬЯ

Россиян защитят от угольной пыли новым регулированием. Общественный совет при Минприроды разработает стандарт экологически безопасной перевалки угля в портах и направит его в сентябре в федеральные ведомства, рассказали «Известиям» в организации. В документе будет прописана градация требований экологической оснащенности порта в зависимости от его грузооборота. Поводом для разработки стандарта стала проверка представителями общественного совета одной из крупнейших стивидорных компаний Находки – Находкинского морского торгового порта. Несмотря на то что нарушений там

выявлено не было, в некоторых районах города жители по-прежнему жалуются на запыление. Президент **Владимир Путин** обратил внимание на эту проблему еще в 2017 году, но с тех пор она до конца не решена, отметили экологи.

Стандарт экологии

Заместитель председателя общественного совета при Минприроды РФ Александр Закондырин сообщил «Известиям», что в ближайшее время совет разработает комплекс мер по экологически безопасной технологии перевалки угля. Проект, по словам эколога, уже в сентябре будет направлен в федеральные ведомства и может быть рассмотрен в качестве поправки в ФЗ о морских портах.

– Сейчас главная задача – сделать государственный стандарт экологически безопасной перевалки угля, обязательный для исполнения всеми стивидорными компаниями России, – отметил он.

По его словам, в России работают 62 стивидорные компании, и стандарт должен будет учесть их особенности. Так, например, в документе будет прописана обязательная градация портов согласно их грузообороту – до 1 млн т в год, до 10 млн т и свыше 10 млн т. В зависимости от мощности порта ему будут выдвигаться различные требования к оснащенности экологическими технологиями, добавил Александр Закондырин.

Решение оперативно разработать такой стандарт было принято после визита федеральных экологов на одно из крупнейших стивидорных предприятий Находки – Находкинский морской торговый порт (МТП). 27 августа специалисты общественного совета Минприроды пришли туда с проверкой.

Экологические проблемы города вызвали общественный резонанс еще в 2017 году. Во время «прямой линии» с **Владимиром Путиным** местный школьник пожаловался, что жители Находки задыхаются в пыли. Президент тогда поручил навести порядок в портах и снизить негативное воздействие для граждан. В итоге в 2018 году был подписан ряд соглашений между стивидорами и региональными и федеральными органами власти.

– До конца 2020 года все стивидоры Находки обязали перейти на экологически безопасные технологии перевалки сыпучих грузов, – сообщили «Известиям» в **пресс-службе** Находкинского МТП.

В 2017 году также разработали специальный справочник наилучших доступных технологий (НДТ), в котором были описаны технологии для защищенной перевалки сыпучих грузов. Местные власти обещали к 2021 году прекратить деятельность стивидоров, которые не осуществляют внедрение технологий, прописанных в документе.

В начале августа председатель думы Находкинского городского округа Александр Киселев и председатель Совета ветеранов Борис Маношкин направили письмо в общественный совет при Минприроды с призывом провести проверку выполнения экологических требований стивидорными компаниями по борьбе с угольной пылью. По их мнению, довольно сложно определить, насколько добросовестно предприятия выполняют правила.

Перегрузочный терминал Находкинского МТП расположен в городской черте, при этом ежегодный грузооборот угля на предприятии – более 10 млн т. По итогам проверки Александр Закондырин отметил, что, согласно поручению президента, на предприятии действительно ведется системная работа по модернизации перевалки и внедряются наилучшие доступные технологии. Тем не менее местные жители жалуются на экологические проблемы в ряде районов.

Общественники указали, что проблема запыления воздуха Находки всё еще далека от решения. Дело в том, что сегодня там работают 12 стивидоров, и если крупные компании требования соблюдают, то небольшие их игнорируют, прикрываясь финансовыми проблемами.

Опасная близость

Общественный инспектор Росприроднадзора Андрей Карпов рассказал «Известиям», что угольная пыль по-прежнему создает трудности местным жителям.

– Люди страдают от заболеваний дыхательных путей. Им приходится ежедневно мыть квартиры, угольная пыль оседает внутри помещений, а зимой снег принимает черный оттенок, – отметил он.

Врач-пульмонолог Дорожной клинической больницы им. Н.А. Семашко Вячеслав Овечкин подтвердил «Известиям», что у людей, живущих в городах с повышенной концентрацией угольной пыли в воздухе, есть риски серьезных последствий для здоровья.

– Мелкая угольная пыль не выводится из легких, а оседает в них и при длительном воздействии приводит к антракозу, хроническому заболеванию легких, – отметил врач.

Антракоз провоцирует кашель, одышку, боль в груди и утомляемость, а его симптомы носят прогрессирующий характер.

Андрей Карпов отметил, что ярко выраженный эффект запыления присутствует именно в районе работы небольших компаний, которые, по его мнению, умышленно игнорируют экологические требования.

– Владельцы некоторых мелких стивидорных компаний пытаются набить свой карман и не вкладываются в обновление производства, – заключил общественный инспектор Росприроднадзора.

Угольная пыль тяжелее воздуха и может оседать только в том квартале, где работает загрязняющее предприятие, сказал «Известиям» замгендиректора Института национальной энергетики Александр Фролов. При этом эксперт отметил целесообразность инициативы экологов.

– В рамках справочника НДТ предусмотрен перечень тех нововведений, которые следует внедрять стивидорным компаниям. Но, вероятно, некоторые небольшие фирмы эти рекомендации не выполняют, – отметил эксперт.

Александр Фролов считает предложение создать единый стандарт экологически безопасной перевалки целесообразным – инициатива поможет защитить граждан от угольной пыли, отметил аналитик. А градация требований к предприятиям в зависимости от их размеров позволит учесть их экономические возможности в модернизации. Такие требования, по его словам, вполне реально исполнить.

Генеральный директор Находкинского МТП Владимир Григорьев сообщил «Известиям», что предприятие поддерживает инициативу экологов, так как единый стандарт четко сформулирует требования, выдвигаемые к предприятию.

«Известия» направили запросы в Минприроды, Росприроднадзор, Минэнерго, аппарат вице-премьера Виктории Абрамченко, а также другим стивидорным компаниям – ОАО «Терминал Астафьева», АО «Восточный порт», ООО «Стивидорная компания малый порт».

<https://iz.ru/1054023/valerii-voronov/zabot-polon-port-ekologi-pridumali-sposob-zashchitit-rossiiian-ot-ugolnoi-pyli>

1 КАНАЛ; АНДРЕЙ КУЗНЕЦОВ; 2020.31.08; УЧАСТИЛИСЬ ДТП С ДЕТЬМИ, УПРАВЛЯЮЩИМИ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ

Промчаться с ветерком на мотоцикле или мопеде – мечта многих подростков. Но далеко не все из них понимают, как важно, оказавшись за рулем, соблюдать правила дорожного движения. Да и права можно получить только с 16 лет. Кто виноват в ДТП с участием несовершеннолетних и какую ответственность несут взрослые, которые покупают своим детям недетскую технику.

Погоня в Уфе, экипаж ДПС преследует лихача на квадроцикле. За рулем 16-летний подросток, пытаясь скрыться от полиции, он пересекает улицу, поворачивает на бешеной скорости и опрокидывается, врезаясь в припаркованный автомобиль. Как позже объяснил подросток, деньги на четырехколесную игрушку дали родители.

Статистика аварий с участием несовершеннолетних: только за семь месяцев этого года более полутора тысяч ДТП, 34 человека погибли. При этом, судя по роликам в интернете, некоторые взрослые считают чуть ли не своим долгом как можно раньше посадить ребенка за руль, видимо, забывая, несовершеннолетний не может управлять транспортным средством, будь то автомобиль, мотоцикл или скутер, без прав. Исключение – учебная езда, в автошколах под присмотром инструкторов. И даже учиться вождению по всем правилам можно только с 16 лет, в этом же возрасте получить права на легкий мотоцикл или мопед. За руль автомобиля после обучения и получения водительского удостоверения разрешено садиться с 18.

– Если взрослый человек, сядя за руль, готов к управлению автомобилем, мотоциклом, то ребенок в силу возраста не понимает ответственности, – говорит Анжелика Соколова, начальник управления ГИБДД УМВД РФ по Костромской области.

За езду без прав малолетним водителям грозит штраф от 5 до 15 тысяч рублей, оплачивают его чаще всего родители. Собственнику машины или мотоцикла, если будет доказано, что он сам передал право управления несовершеннолетнему, придется выплатить еще 30 тысяч.

Другое дело, когда подросток взял машину без разрешения, но это уже угон, а значит, уголовное наказание, которое может грозить участникам этой аварии. В Екатеринбурге подростки на угнанной машине врезались в ограждение, водитель и пассажиры с травмами в больнице, чудом не пострадали пешеходы.

На Ставрополье 16-летний лихач насмерть сбил 15-летнюю девочку, момент аварии зафиксировала камера видеонаблюдения. Все произошло на пешеходном переходе. После случившегося жители вышли на стихийный митинг, потребовали привлечь к ответственности водителя. Ему, к слову, грозит реальный срок до 7 лет лишения свободы за ДТП, в котором погиб человек. Именно с 16 наступает уголовная ответственность. К тому же, скорее всего, придется возместить ущерб пострадавшей стороне.

В Костромской области, где за месяц произошло несколько аварий с участием несовершеннолетних, проверки на дорогах. Особое внимание двухколесному транспорту. Чаще всего останавливают нарушителей на скутерах или мотоциклах как сейчас, подростки выехали из соседнего двора и тут же попали в поле зрения экипажа ГИБДД. После проверки документов выясняется, водитель не имел права ездить с пассажиром, стаж не хватает. На место вызывают отца мальчика

– В одном из районов несовершеннолетний, управляя мотоциклом, совершил столкновение с мотоциклом, которым тоже управлял несовершеннолетний. Оба получили ранения, один в больнице, – рассказал Михаил Чумак, начальник Управления ГИБДД УМВД России по Костромской области.

Госавтоинспекция предлагает на законодательном уровне прописать ответственность взрослых за приобретение скутеров и мотоциклов для детей. Чтобы родители, что называется, рублем отвечали за такие необдуманные покупки. Может быть, тогда аварий с участием подростков станет меньше.

<https://www.1tv.ru/news/2020-08-31/392394->

[uchastilis dtp s detmi upravlyayuschimi transportnymi sredstvami](https://www.1tv.ru/news/2020-08-31/392394-uchastilis_dtp_s_detmi_upravlyayuschimi_transportnymi_sredstvami)

РОССИЯ 1 ВЕСТИ; ФУЛТОН ВАЛАРЕСО; 2020.29.08; НА 12 НОВЫХ НАПРАВЛЕНИЯХ В ЯКУТИИ ВЫРАСТЕТ ЧИСЛО СУБСИДИРУЕМЫХ АВИАМАРШРУТОВ. ВЕСТИ

На Дальнем Востоке начали действовать льготные авиатарифы для полетов по региону. На некоторые маршруты цены теперь сразу втрое дешевле, чем прежде. Есть шанс, что программу расширят и летать дешевле можно будет и в другие регионы страны.

<https://www.vesti.ru/video/2217481>

РОССИЯ 24; 2020.29.08; В СОСНОГОРСКЕ ОТКРЫЛИ НОВЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ВОКЗАЛ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

В республике Коми впервые в стране построили новый вокзал по модульной технологии. Вместо старого полуразрушенного деревянного здания возвели современный комплекс. Там теперь есть комфортный зал ожидания. Зоны отдыха и продажи билетов оснащены розетками и usb-разъёмами для зарядки гаджетов.

<https://www.vesti.ru/video/2217590>

<https://www.vesti.ru/article/2450845>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСАНДР ЕМЕЛЬЯНЕНКОВ; 2020.31.08; АТОМНЫЙ СУХОГРУЗ И ПАРУСНЫЙ БАРК «СЕДОВ» ВСТРЕТЯТСЯ НА СЕВМОРПУТИ

Так символически совпало, что единственный в своем роде атомный контейнеровоз «Севморпуть», принадлежащий российскому «Атомфлоту», и учебное судно Росрыболовства парусный барк «Седов» со столетней историей почти одновременно легли на встречный курс. И в Петропавловске-Камчатском или где-то рядом смогут приветствовать друг друга, а может – сделать селфи на память.

Из Мурманска на восток, на трассу Севморпути, атомный сухогруз с одноименным названием вышел 25 августа. Задача – принять на борт в Петропавловске-Камчатском контейнеры-рефрижераторы с мороженой рыбой и доставить ее коротким путем в Санкт-Петербург. Отметим, что это уже вторая подобная операция по доставке рыбы с Дальнего Востока. Первый, пробный рейс контейнеровоза «Севморпуть» с грузом рыбной продукции был организован в августе 2019 года и показал практическую осуществимость таких регулярных рейсов по СМП в летне-осеннюю навигацию.

В мае нынешнего года на отраслевом совещании с участием **президента России** и.о. губернатора Камчатского края Владимир Солодов заявил, что в период больших подходов лососевых кратно возрастает нагрузка на холодильные мощности во Владивостоке, из-за этого увеличивается время выгрузки и обработки грузов. Тогда же Солодов отметил, что с июня по сентябрь наблюдается серьезный дефицит холодильных мощностей для складирования рыбной продукции во Владивостоке, это создает проблемы и повышает конечную стоимость при доставке рыбы традиционными маршрутами – главным образом, по железной дороге.

По итогам упомянутого совещания вышло поручение главы государства добиться снижения стоимости рыбной продукции «путем уменьшения затрат на ее доставку из регионов Дальнего Востока в Европейскую часть России, используя Северный морской путь». И сейчас, как рассказал заместитель председателя Государственной комиссии по вопросам развития Арктики Владимир Панов, рассматриваются практические аспекты организации регулярной контейнерной линии Санкт-Петербург – Мурманск – Петропавловск-Камчатский.

«Вопрос сложный, – признал Панов. – Для регулярной доставки товаров на Камчатку по Северному морскому пути и обратной доставки рыбы нужно решить массу задач: от отсутствия контейнеров-рефрижераторов на СМП до ограничений по осадке судов в российских портах».

Но сам факт выхода атомного контейнеровоза «Севморпуть» в рейс – это, по словам Панова, уверенная демонстрация того, что решение проблем реально. И даже теперь, когда все отрасли экономики страдают от пандемии коронавируса, у СМП есть потенциал для роста грузопотока.

«Использование атомного контейнеровоза для транспортировки рыбной продукции из одной части России в другую становится для нас привычным делом, – вторит коллеге гендиректор «Атомфлота» Мустафа Кашка. – А появление новых заказов на грузоперевозки доказывает эффективность использования Севморпути для решения внутренних задач страны».

А что же парусник «Седов» – он откуда и куда направляется в эти же самые дни? «Российская газета» периодически сообщала о юбилейной кругосветке учебного судна Росрыболовства. 19 августа барк вышел из Владивостока курсом на север, чтобы завершить экспедицию по трансарктическому маршруту – с заходом в Петропавловск-Камчатский, Певек, Сабетту и Мурманск.

Практически в тот же день, когда «Севморпуть» вышел из Мурманска, «Седов» благополучно миновал пролив Крузенштерна и вышел из Охотского моря в Тихий океан. Как сообщают в штабе экспедиции, приуроченной к 100-летию парусника, его экипаж с помощью современных навигационных систем успешно провел учебное судно сквозь опасный отрезок маршрута между островами Райкоке и Шиашкотан, который в тот момент был затянут плотным туманом.

Если все пойдет по плану, 31 августа красавец парусник ждут на рейде Петропавловско-Камчатского. И «Севморпуть» будет где-то на подходе.

<https://rg.ru/2020/08/29/atomnyj-suhogruz-i-parusnyj-bark-sedov-vstretiatsia-na-sevmorputi.html>

На ту же тему:

<https://www.vesti.ru/video/2217831>

ТАСС; 2020.28.08; ДОРОЖНИКИ РЕСПУБЛИКИ АЛТАЙ ДОСРОЧНО ЗАВЕРШИЛИ РЕМОНТ 40 КМ ДОРОГ

Ремонт восьми участков автомобильных дорог в Республике Алтай общей протяженностью около 40 км, которые планировалось сдать осенью, завершён досрочно. Работы проведены в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщается в пятницу на официальном сайте республиканского правительства.

«В Республике Алтай по **нацпроекту** досрочно отремонтировали более 40 км дорог. Досрочно завершён ремонт на семи объектах регионального значения, в столице региона досрочно завершены мероприятия на проезде 75 лет Победы. Объекты ремонта по **нацпроекту** были выбраны с учётом пожеланий местных жителей, а также данных инструментальной диагностики автомобильных дорог и рекомендаций ГИБДД по сокращению количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий», – говорится в сообщении.

Республика Алтай – горный приграничный регион с населением около 218 тыс. человек, в том числе, 63 тыс. живут в единственном городе Горно-Алтайске. В республике очень развит туризм, в том числе автомобильный, – ежегодно регион посещают порядка 2 млн туристов. Для развития туризма региону необходимы качественные дороги.

В числе досрочно отремонтированных по **нацпроекту** участков попали автомобильные дороги на границах с Кемеровской областью и Казахстаном, подъезд к природному парку «Белуха» с самой высокой горной вершиной Алтая. Всего в 2020 году в регионе планируется привести в нормативное состояние более 155 км дорожного полотна, работы проходят почти во всех муниципальных образованиях республики.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/dorozniki-respubliki-altaj-dosrocno-zaversili-remont-40-km-dorog>

ТАСС; 2020.28.08; В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ НА ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТРАССЕ «БАЙКАЛ» ОТКРЫЛИ ОБХОД ОПАСНОГО СЕРПАНТИНА

Участок федеральной трассы Р-258 «Байкал», построенный в обход опасного горного серпантина, открыли в пятницу в Иркутской области. На строительство 10 км дороги из федерального бюджета было выделено около 2,5 млрд рублей, сообщила **пресс-служба** Законодательного собрания региона.

«Председатель Законодательного собрания Иркутской области Александр Ведерников принял участие в торжественной церемонии открытия движения на автомобильной дороге

Р-258 «Байкал», построенной в обход аварийно-опасного серпантина. <...> В завершении церемонии состоялось торжественное открытие дорожного знака, разрешающего движение по трассе. Первыми по новому участку проехали дорожно-строительная техника и дальнобойщики», – говорится в сообщении.

Строительство 10-километрового участка велось с 2018 года. Он проходит по Шелеховскому району Иркутской области и обеспечивает транспортные связи между населенными пунктами Приангарья, Республики Бурятия, а также транзитные связи Восточной Сибири и Дальнего Востока. Пропускная способность нового участка составляет 8 тыс. автомобилей в сутки. Он повысит безопасность движения, сократит время в пути и снизит себестоимость доставки грузов.

Федеральная трасса Р-258 «Байкал» протяженностью около 1,1 тыс. км проходит по территории Иркутской области, Республики Бурятия и Забайкальского края. Является продолжением на восток федеральной трассы Р-255 «Сибирь».

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-irkutskoj-oblasti-na-federalnoj-trasse-bajkal-otkryli-obhod-опасного-serpantina>

КОММЕРСАНТЪ; 2020.28.08; ВОДИТЕЛИ ВЪЕЗЖАЮТ В ЦИФРОВУЮ ЭПОХУ; ДОКУМЕНТЫ И СЕРВИСЫ ПЕРЕХОДЯТ В ЭЛЕКТРОННУЮ ПЛОСКОСТЬ

Цифровой профиль водителя, доступ к полной истории автомобиля, электронное обжалование штрафов, всевозможные выписки для банков и работодателей, электронные медицинские справки. Это вовсе не рассказы о технологиях из далекого будущего, а удобные услуги и сервисы, которые появятся в скором времени и будут доступны для автомобилистов. Масштабную программу по цифровизации проводит российская Госавтоинспекция вместе с другими ведомствами.

Популярные сервисы

Процесс цифровизации сервисов, предоставляемых Госавтоинспекцией, начался несколько лет назад. Широкий набор услуг уже сейчас доступен гражданам на официальном сайте Госавтоинспекции (гибдд.рф): здесь и проверка штрафов, история автомобилей по VIN-номеру (на предмет розыска, залога, ограничений, участия в ДТП), проверка водительских прав, интерактивная карта комплексов фиксации нарушений, реестры изготовителей государственных регистрационных знаков, автошкол и компаний (автосалонов), имеющих право участвовать в регистрации транспортных средств. Популярностью пользуются различные водительские услуги и на портале gosuslugi.ru

За шесть месяцев 2020 года граждане свыше 700 млн раз воспользовались интерактивными сервисами официального сайта Госавтоинспекции (гибдд.рф). Проверка штрафов, в частности, запрашивалась 378 млн раз, что почти вдвое чаще, чем годом ранее. Более 80 млн раз граждане запрашивали историю транспортных средств (в 2019 году было 65,2 млн аналогичных запросов). Сервисом по проверке водительских удостоверений воспользовались более 11 млн раз (против 10 млн в 2019 году)..

Наблюдаемая сегодня цифровизация услуг – лишь первый шаг к широкому спектру удобного цифрового взаимодействия граждан, населения и Госавтоинспекции. Ряд новых и действительно революционных услуг ожидается в ближайшие годы. Часть из них заложена в правительственном плане до конца 2021 года (распоряжение правительства № 218-Р от 6 февраля 2020 года), другая часть – в законопроектах, находящихся на рассмотрении в Госдуме.

Цифровой профиль водителя

Одна из наиболее интересных и потенциально самых востребованных услуг, запуск которой прорабатывается Госавтоинспекцией и Минкомсвязи, – так называемый цифровой профиль водителя, доступ к которому сможет открыть любой гражданин, зарегистрированный на портале госуслуг. Что это даст на практике? С каждым годом популярность набирает услуга каршеринга. Компании, сдающие автомобили в

краткосрочную аренду, сегодня нуждаются в удобном сервисе по проверке водителей, которые допускаются за руль автомобиля. Цифровой профиль и станет таким сервисом: компания, получив доступ к информации, сможет проверить клиента – не лишен ли водитель прав, как часто он нарушает правила, насколько безопасно водит – и примет решение о передаче автомобиля в аренду.

Цифровой профиль может понадобиться и автотранспортному предприятию, которое нанимает сотрудника для работы водителем. Помимо вышеуказанных первичных проверок компания сможет в проактивном режиме видеть все, что происходит с водителем. Например, отработав смену на автобусе, вечером работник садится за руль собственной машины, нарушает, его лишают водительского удостоверения, а утром снова приходит на работу как ни в чем не бывало. Сегодня работодатель ничего не знает об этом, новый же сервис сразу пришлет уведомление компании о том, что водитель лишен прав.

Цифровой профиль важен и для таксопарков: пассажирам спокойнее и безопаснее, когда за рулем не нарушитель-рецидивист, а спокойный, уверенный в себе водитель, четко соблюдающий все правила. Информацию о водителе и его нарушениях по новому каналу, в теории, сможет получать и страховая компания. Согласно новой редакции закона об ОСАГО, которая вступила в силу 24 августа, совершенные водителем нарушения ПДД будут влиять на стоимость полиса.

Важно, что вся система будет работать абсолютно прозрачно, отмечает начальник управления надзорной деятельности ГУОБДД МВД России полковник полиции Роман Мишуров: водитель будет открывать доступ к своему профилю добровольно, просматривать информацию смогут только те компании, которые имеют доступ к portalу госуслуг и которым гражданин дал соответствующее разрешение.

Таким образом новый сервис создаст целый ряд преимуществ для общества и бизнеса. Во-первых, позволит сократить экономические издержки, поскольку иметь в штате дисциплинированного, соблюдающего ПДД водителя выгоднее, чем работника, регулярно попадающего в ДТП, что в свою очередь повысит безопасность перевозок пассажиров, использующих для передвижения маршрутные транспортные средства и такси.

Во-вторых, внедрение сервиса повысит общий уровень безопасности движения на российских дорогах, потому что злостные нарушители не будут допущены к управлению автомобилями каршеринга, автобусами, грузовиками. У граждан появится выбор: быть законопослушным и получать доступ к современным услугам и высокооплачиваемой работе, либо ходить пешком, не пользуясь автомобилем.

Получение водительских прав

Ряд новых сервисов связан непосредственно с водительскими удостоверениями. Пользователям portalа госуслуг, у которых будет заканчиваться срок действия их прав, заблаговременно будет поступать автоматическое уведомление о необходимости своевременной замены водительского удостоверения.

Сегодня для обмена водительского удостоверения можно обратиться в подразделение ГИБДД (там эту услугу предоставляют за час) либо в МФЦ, но сотрудники многофункциональных центров вынуждены вручную возить бумажные документы в подразделения Госавтоинспекции, на что, конечно, тратится немало времени. В результате изготовление новых документов через МФЦ может занимать до двух недель. Для решения этой проблемы Госавтоинспекция вместе с регионами уже внедряют в МФЦ новый софт, позволяющий обмениваться данными в электронном виде – это значительно ускорит работу. Новое программное обеспечение уже испытывается в ряде российских регионов.

Другое долгожданное упрощение для автомобилистов – это электронные медицинские справки. Сегодня водитель обязан предоставить инспектору бумажный документ при обмене или получении водительского удостоверения. При этом нередки случаи подделки справок, однако проверить их подлинность довольно непросто. К 2022 году Минздрав и

Госавтоинспекция внедрят федеральную систему обмена данными, благодаря которой инспектор во Владивостоке сможет увидеть электронную версию справки, полученную в медицинском учреждении Калининграда. При этом сотрудник не будет иметь доступ к диагнозу или врачебной тайне: информационная система будет показывать инспектору, может гражданин по состоянию здоровья водить машину или нет. Таким образом, медсправка перестанет быть документом обязательного личного хранения.

Новая система взаимодействия ведомств должна заработать к 2022 году: необходимый для этого законопроект уже прошел общественное обсуждение и сейчас находится в правительстве РФ. Подобная система обсуждалась порядка 10 лет и вызывала много споров и дискуссий. Сейчас все спорные моменты устранены, информационный обмен предусмотрен планом федерального проекта «Безопасность дорожного движения» **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»**.

Вышеуказанная система, кстати, позволит усовершенствовать контроль за водителями, представляющими опасность на дороге. Речь идет о гражданах, которые приобрели заболевание, при котором садиться за руль нельзя (например, алкоголизм, наркомания или эпилепсия). Госавтоинспекция получит информацию о результатах проверки через информационную систему Минздрава. Подобные граждане, представляя угрозу на дороге, не должны садиться за руль, об этом говорят все эксперты в области безопасности дорожного движения.

Что даст цифровизация автошколам?

Разрабатывается ряд интересных нововведений для взаимодействия Госавтоинспекции и автошкол. Планируется наладить передачу данных из информационной системы Рособнадзора; в результате гражданам, сдающим на права, не надо будет приносить с собой на экзамен свидетельства о профессии водителя – достаточно будет предъявить только паспорт. Кроме того, образовательные организации, зарегистрированные на портале госуслуг, смогут в электронном виде заявлять группы для сдачи экзаменов в Госавтоинспекции. Для усиления контроля за сдачей экзамена во время теоретического экзамена планируется фиксировать экзаменуемого гражданина и передавать образ в облачное хранилище: это уже заложено в плане модернизации Федеральной информационной системы ФИС ГИБДД-М.

Выписки из реестров и электронные ДКП

Другой блок новых сервисов связан с процессом продажи транспортных средств. Идет активная подготовка к запуску электронного договора купли-продажи (ДКП), который должен появиться уже в начале 2021 года. Сегодня владелец и покупатель транспортного средства заключают договор в простой письменной форме. И хотя разнообразные шаблоны договоров есть в Сети, на их заполнение необходимо время. Не исключены и ошибки: если они обнаружатся в ГИБДД, то документы придется переделывать. Порой встречаются и случаи намеренной фальсификации данных. Электронный ДКП подобные инциденты исключит, а значит, и жизнь автовладельцам существенно упростит. Зарегистрированным на портале госуслуг участникам сделки не надо ничего заполнять, информация в поля договора попадет автоматически из информационных систем, документ подписывается электронной подписью. Новый владелец, придя в подразделение, лишь предъявит паспорт: инспектор увидит электронный ДКП в системе, на основе которого машина будет перерегистрирована.

В перспективе электронный ДКП позволит Госавтоинспекции направлять штрафы за нарушения ПДД, зафиксированные с помощью камер, сразу новому владельцу по его адресу, даже если он еще не успел перерегистрировать автомобиль на себя. Сегодня на это дается 10 дней, в течение которых штрафные постановления получает старый владелец. Это нередко (и справедливо) вызывает недовольство граждан, им приходится самостоятельно переоформлять «письма счастья» на нового собственника. Электронный

ДКП позволит избавиться от лишних забот. Впрочем, пока это разработка перспективная, о конкретных сроках ее внедрения говорить рано.

Прорабатывается также возможность изменений регистрационных данных автовладельца при смене места регистрации внутри одного региона. Сегодня для этого нужно приезжать в подразделение и получать новое СТС, в будущем заявление будет подаваться и обрабатываться автоматически через портал госуслуг.

Еще один сервис, который появится ориентировочно в начале 2021 года, позволит получать электронные выписки из государственного реестра транспортных средств. Гражданам будут доступны два вида выписок – расширенная (содержит информацию обо всех автомобилях, зарегистрированных на конкретного гражданина) и сокращенная (описание и история конкретного автомобиля, принадлежащего гражданину). Расширенная выписка понадобится, к примеру, при общении с банками, которым нужна полная информация об имуществе гражданина, чтобы принять решение о выдаче кредита. Гражданин сможет заказать документ через личный кабинет на портале госуслуг и получить в электронном виде, чтобы впоследствии переслать в кредитную организацию. Эту же выписку можно будет использовать при формировании налоговой декларации. Это будет юридически значимый документ, подписанный усиленной электронной подписью и выданный бесплатно.

Что касается сокращенной выписки на автомобиль, то ее можно передавать, к примеру, потенциальному покупателю машины: в ней будет информация обо всех действиях с транспортными средствами, владельцах и т.д. Обе выписки, кстати, уже доступны гражданам при обращении в подразделения Госавтоинспекции.

Еще одна выписка, которая также будет доступна в скором времени, будет содержать информацию о техосмотре: когда и где автомобиль проходил проверку, кто подписывал диагностическую карту и т.д. Почему этот документ важен для автовладельцев? Начиная с 2021 года, будет значительно усилен надзор за прохождением ТО: вступит в силу ряд новых законов и подзаконных актов в рамках «большой реформы» техосмотра. Очевидно, что многие граждане, покупая автомобиль с рук, начнут активнее интересоваться о легальности прохождения ТО, и здесь им поможет электронная выписка. Техническая возможность по выдаче такого документа появится, скорее всего, еще до вступления закона в силу в рамках доработки Единой автоматизированной информационной системы техосмотра ЕАИСТО: контракт с подрядчиком уже заключен, ведется доработка софта.

Новая версия системы будет, кстати, гораздо лучше защищена от несанкционированного доступа. На практике это означает, что добросовестным операторам ТО станет проще работать, ведь у фирм-однодневок, торгующих диагностическими картами, не будет возможности заниматься мошенничеством. Новая ЕАИСТО также позволит аннулировать карту в случае, если выяснятся незаконные основания для ее выдачи.

Штрафы рвут с бумагой

Еще одна важная услуга, которая ждет автовладельцев в ближайшей перспективе, – это электронное обжалование штрафов. Общая доля обжалуемых постановлений сегодня невелика, в пределах нескольких процентов: большая их часть – в связи с переоформлением штрафов с владельца автомобиля на водителя. По действующим правилам для обжалования автовладелец обязан обратиться с письменным заявлением в подразделение, это не всегда удобно. Электронное же заявление можно будет подать через портал госуслуг, приложив к нему необходимые материалы (например, фотографии или документы о передаче автомобиля другому лицу), что, несомненно, гораздо удобнее и быстрее. Ответ на заявление также придет через личный кабинет в портале в виде юридически значимого уведомления.

Чтобы электронное обжалование заработало, необходимы изменения в КоАП: поправки в кодекс уже приняты Госдумой в первом чтении в марте 2020 года. Эта возможность заложена и в проекте нового КоАПа, который сейчас готовится Минюстом.

Госавтоинспекция и Минкомсвязь отвечают за техническую часть нового сервиса. Для полноценной работы сервиса необходимо перевести все региональные ЦАФАПы (Центры автоматической фиксации административных правонарушений) на единое программное обеспечение. Новейший софт уже разработан и внедрен в некоторых регионах. Применение единого софта в ЦАФАПах впоследствии позволит более эффективно отслеживать и задерживать похищенные транспортные средства – совершив преступление, злоумышленники часто стараются спрятать машину в другом регионе.

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

<https://www.kommersant.ru/doc/4468659>

Ъ ЯРОСЛАВЛЬ; 2020.31.08; В РЫБИНСКЕ С 31 АВГУСТА ДОПОЛНИТЕЛЬНО ОТРЕМОНТИРУЮТ ДЕВЯТЬ ДОРОГ

В городе Рыбинске Ярославской области 31 августа начнется ремонт девяти участков автомобильных дорог, сообщила **пресс-служба** городской администрации. В сообщении отмечается, что на эти цели Рыбинску **Минтранс РФ** из федерального бюджета выделили дополнительные средства.

Общая сумма выделенных средств составляет 100 млн руб. Деньги пойдут на ремонт наиболее проблемных участков рыбинских дорог. 24 млн руб. из этой суммы пойдут на благоустройство дорог к новой строящейся школе на улице Тракторной.

По словам директора городского департамента ЖКХ, транспорта и связи. Олеси Минеевой, из девяти подлежащих ремонту дорожных объектов, четыре – проезды к детским социобъектам, по поводу состояния которых было много обращений граждан. «Это проезды к реабилитационному центру “Здоровье”, к школе №29, к детским садам на улицах Черняховского и Боткина. Пять объектов – это участки улично-дорожной сети, которые также требовали большого внимания: улица Кирова от Чкалова до Герцена, участки по улицам Чебышева, Звездной, Академика Губкина. Еще один участок – перекресток Переборского тракта и дороги дамба – шлюз», – уточнила госпожа Минеева.

Контракт на проведение ремонтных работ заключен с подрядной организацией «РУМСР».

<https://www.kommersant.ru/doc/4474016>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; АНАСТАСИЯ ЯЛАНСКАЯ; 2020.29.08; МИНТРАНС МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ НОВЫЕ ПОЛНОМОЧИЯ ПО ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ

Минтранс может получить полномочие по регулированию статуса железнодорожных путей. Такой правительственный законопроект депутаты Госдумы планируют рассмотреть на одном из заседаний в весеннюю сессию.

Согласно поправкам, **Минтранс** будет принимать решения о переводе железнодорожных путей общего пользования в железнодорожные пути необщего пользования, а также сможет устанавливать соответствующие критерии такого перевода по аналогии с процедурой закрытия железнодорожных путей общего пользования.

Отмечается, что сейчас законом не предусмотрено правовых оснований для изменения статуса железнодорожных путей. Из-за этого владелец ж/д инфраструктуры, желающий изменить назначение пути общего пользования, должен сначала закрыть его, затем открыть новый – необщего пользования.

Законопроект должен устранить этот пробел и дублирующие процедуры в этой области.

<https://www.pnp.ru/economics/mintrans-mozhet-poluchit-novye-polnomochiya-po-zheleznym-dorogam.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.28.08; МИНТРАНС РАЗРАБАТЫВАЕТ ПОПРАВКИ В ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА

Минтранс разрабатывает проект федеральных авиационных правил в рамках реализации механизма «регуляторной гильотины», сообщили «РГ» в министерстве.

«Проект строго соответствует положениям Воздушного кодекса РФ», – отметили в Минтрансе. Комментировать содержание документа в министерстве не стали, уточнив, что работа над документом еще продолжается.

Как ранее сообщила газета «Известия» со ссылкой на источники, по проекту предполагается разрешить эксплуатантам легких воздушных судов перевозить грузы и пассажиров в рамках выполнения авиаработ.

Сейчас перевозка пассажиров и грузов возможна только в рамках «коммерческой воздушной перевозки», выполнять которую могут только компании с соответствующим сертификатом эксплуатанта. Получить такой сертификат очень сложно. Пройти процедуру могут только крупные авиакомпании с большим штатом сотрудников и финансовыми ресурсами.

<https://rg.ru/2020/08/28/mintrans-razrabatyvaet-popravki-v-federalnye-aviacionnye-pravila.html>

ТАСС; 2020.29.08; «ЛЕНГИПРОТРАНС» ПОДГОТОВИЛ ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ ПРОЕКТ СЕВЕРО-ВОСТОЧНОГО ОБХОДА В ПЕТЕРБУРГЕ

Проектно-изыскательская компания «Ленгипротранс» завершила предварительный проект трассировки Северо-Восточного двухпутного железнодорожного обхода в Санкт-Петербурге по маршруту Павлово-на-Неве – Сосново. Стоимость инфраструктурного объекта оценена примерно в 109 млрд рублей, сообщила в субботу **пресс-служба администрации города.**

«ПАО «Ленгипротранс» по заказу ОАО «РЖД» выполнило предпроектные проработки по определению трассы Северо-Восточного железнодорожного обхода по маршруту Павлово-на-Неве – Сосново. Предусматривается строительство двухпутной, электрифицированной железнодорожной линии протяженностью около 85 км. Ориентировочная стоимость проекта – 109 млрд рублей», – говорится в сообщении со ссылкой на итоги обсуждения инфраструктурных проектов при участии губернатора Санкт-Петербурга Александра Беглова и губернатора Ленинградской области Александра Дрозденко.

В апреле 2020 года правление РЖД одобрило концепцию развития железнодорожного узла Санкт-Петербурга до 2030 года. Документ предусматривает расширение грузовой и пассажирской инфраструктур за счет строительства Северо-Восточного обхода по линии Павлово-на-Неве – Орехово протяженностью 85 км и Юго-Западного обхода по линии Владимирская – Бронка протяженностью 74 км, РЖД намерена вывести грузовое транзитное движение за пределы Санкт-Петербурга.

По данным РЖД, железнодорожные обходы позволят нарастить объемы грузоперевозок в направлении портов Северо-Западного региона, а также организовать комфортное пригородное и внутригородское пассажирское сообщение, в том числе благодаря новым транспортно-пересадочным узлам.

Главы двух регионов также коснулись проекта строительства нового железнодорожного моста через Неву в районе деревни Павлово Всеволожского района Ленинградской области. Переправа, как отмечено в сообщении, позволит увеличить скорость движения грузовых составов к морским портам северной части Финского залива и государственной границе.

<https://tass.ru/ekonomika/9320987>

ТАСС; 2020.28.08; СЕВЕРНОЙ ОСЕТИИ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ ТОННЕЛЯ ПО ДОРОГЕ К «МАМИСОНУ» ВЫДЕЛИЛИ 200 МЛН РУБЛЕЙ

Северная Осетия получила из федерального бюджета 200 млн рублей на реконструкцию тоннеля по дороге к строящемуся курорту «Мамисон». Об этом сообщил в своем аккаунте в Instagram глава республики Вячеслав Битаров.

«Из федерального бюджета выделены первые 200 миллионов рублей на реконструкцию тоннеля по дороге к будущему курорту «Мамисон». Мы продвигаемся в реализации этого масштабного, важного для республики проекта. Но сейчас уже нужно подумать о подготовке квалифицированных кадров для гостиничных комплексов и других объектов курортной инфраструктуры», – сказал Битаров.

Реконструкцию тоннеля планируется завершить к концу 2021 года. На время работ транспорт будут пропускать по понтонному мосту через водохранилище, строительство которого предусмотрено проектом.

Как уточнили ТАСС в Минэкономразвития РФ, министерство провело анализ проблем, которые препятствовали созданию курорта. «Одна из главных – подъездная автодорожная инфраструктура – три участка автодороги до строящегося курорта, в том числе тоннель. Совместно с **Минтрансом РФ** был проработан вопрос о выделении средств резервного фонда, в результате было подготовлено предложение о начале финансирования ключевого участка – тоннеля», – отметили в министерстве.

Ранее в Минэкономразвития уточняли, что географическая близость к успешным горнолыжным курортам делает «Мамисон» хорошей альтернативой для активного отдыха. Турпоток на соседние «Гудаури» и «Архыз» составляет более 300 тыс. человек в сезон, при этом спрос превышает предложение. К тому же горнолыжный сезон на «Мамисоне» может длиться с ноября по апрель, также есть потенциал для строительства круглогодичных трасс. Кроме того, есть возможность организации круглогодичного катания на леднике «Зарамаг».

Согласно планам министерства, строительство курорта позволит создать дополнительную точку притяжения международного уровня на Северном Кавказе, что окажет положительное влияние на показатели социально-экономического развития Северной Осетии.

«Мамисон» – проект всесезонного курорта в Алагирском районе Северной Осетии в 100 км от Владикавказа. Строительство курорта началось в 2013 году, позже финансирование проекта приостановили. Власти Северной Осетии подали в Минэкономразвития РФ заявку на возвращение курорту статуса особой экономической зоны (ОЭЗ), которого он был лишен в 2016 году из-за неэффективной работы. В сентябре 2019 года на территории всесезонного горно-рекреационного комплекса «Мамисон» создали особую экономическую зону.

<https://tass.ru/v-strane/9319191>

ТАСС; 2020.28.08; МИШУСТИН ВТРОЕ УВЕЛИЧИЛ СУБСИДИИ РЕГИОНАМ ДЛЯ ПЕРЕВОДА АВТОМОБИЛЕЙ НА ГАЗ

Премьер-министр России **Михаил Мишустин** подписал постановление об увеличении втрое субсидий регионам при переводе автотранспорта с бензина на газ. Об этом в субботу сообщает **пресс-служба** правительства РФ.

«Максимальный размер субсидии увеличен с 25 млн до 75 млн рублей. Она предоставляется в рамках госпрограммы «Развитие энергетики», – следует из постановления.

Отдельно отмечается, что предоставленные средства регионы будут использовать для компенсации бизнесу и гражданам в части расходов по переводу транспорта с бензина на газ. Подчеркивается, что на сегодняшний день государство субсидирует более половины

общей стоимости подобных работ, а данный норматив еще в июне был увеличен с 30% до 60%.

Сообщается, что по госпрограмме планируется увеличить объем потребления природного газа в качестве моторного топлива до 2,7 млрд кубометров по итогам 2024 года. Кроме того, в течение пяти лет планируется построить дополнительно 1,3 тыс. газовых заправок. Ранее сообщалось, что, согласно подсчетам заместителя министра энергетики России Антона Инюцына, благодаря использованию природного газа вместо бензина граждане и представители малого и среднего бизнеса смогут сэкономить от 100 до 200 тыс. рублей в год с каждого автомобиля.

<https://tass.ru/ekonomika/9320349>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВАЛЕРИЙ ЛЬВОВ; 2020.28.08; ПО РОССИИ С КОМФОРТОМ: ЧЕМ ОТЛИЧАЮТСЯ НОВЫЕ ВАГОНЫ ДАЛЬНОГО СЛЕДОВАНИЯ?

После вынужденного весеннего сокращения поездов на железнодорожных маршрутах все лето их количество лишь увеличивалось: многие стали чаще курсировать, а на некоторых направлениях даже появились новые. И пока заграничные курорты были недоступны, россияне успели оценить комфорт передвижения по стране по железной дороге.

Теперь с душем

Сегодня АО «ФПК» видит восстановление спроса на поездки железнодорожным транспортом и большой интерес наших граждан к внутреннему туризму. Динамика продаж билетов на поезда дальнего следования восстановилась до уровня 80% прошлого года, а размер движения – более чем на 80% по отношению к нормативному графику на 2020 год. При этом РЖД не только восстанавливает график движения: для реализации туристического потенциала российских городов запускаются новые маршруты.

Кроме того, с конца июля пассажиры, отправляющиеся из Москвы в Волгоград, Балаково Саратовской области или Читы, могли оценить новое качество сервиса в вагоне. Если наличие климат-контроля и биотуалета стало уже привычным – ими оборудуются все новые поезда, – то теперь в каждом вагоне имеются душ, кофемашины и вендинговые аппараты.

Разместить такую сервисную зону стало возможным благодаря новой конструкции – двухвагонному сцепу. Как видно из названия, речь идет сразу о двух вагонах. Они соединены между собой герметичным переходом, а служебное помещение для проводников расположено лишь в одном из них. Освободившееся место и позволило организовать дополнительное общее пространство для пассажиров.

Еще вместо традиционного титана здесь установлены современные пурифайеры – аппараты для раздачи горячей и холодной воды из системы водоснабжения вагона. В ней, в свою очередь, установлен компактный обеззараживатель воды, который позволяет очистить воду перед подачей.

От сервисной зоны, либо санитарных комнат салон поезда теперь отделяют плавно открывающиеся двери, которыми можно управлять с помощью нажатия кнопки. Пассажиры больше не отвлекаются на шум хлопающей двери.

С особым комфортом в таком поезде могут проехать и люди с ограниченными физическими возможностями. Для них предусмотрено специальное просторное купе с местом для крепления коляски в штабном вагоне поезда.

В купейных вагонах традиционный столик теперь складывается и откидывается, освобождая в случае необходимости дополнительное место. Верхние полки в сложенном состоянии «сливаются» со стеной, а нижние представляют собой диваны с подголовниками. Розетки и разъемы USB есть как в купейных, так и в некупейных вагонах.

«Это правильно, что на железной дороге стали эксплуатировать разные типы вагонов: и двухэтажные, и двухвагонные сцепы, и традиционные, – отмечает председатель Московского общественного объединения «Союз пассажиров» Кирилл Янков. – Пассажирам нравится то, что сервисов в поездах становится больше. Конечно, если люди едут всего одну ночь, душ им не так важен, но на дальнее расстояние, например, когда путь лежит до Читы, он становится нужным. К тому же двухвагонный сцеп повышает производительность труда проводников. Полагаю, что новые типы вагонов надо внедрять и дальше. Хорошо, когда есть разные варианты и люди могут выбирать».

Первыми комфорт в новых вагонах оценили пассажиры поездов «Москва-Белгород» и «Москва-Владивосток». На этих направлениях двухвагонные сцепы курсируют с начала года.

«Разумеется, появление таких комфортных вагонов повышает конкурентоспособность железных дорог на дальних расстояниях. Железнодорожники борются за пассажиров чрезвычайно выгодным для самих пассажиров образом – улучшая сервис», – поясняет директор Института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики Михаил Блинкин.

В «копилку» безопасности

Еще одна «фишка» двухвагонных сцепов – ставшая уже традиционной система обеззараживания воздуха. Более десяти лет ее устанавливают во все новые и проходящие модернизацию вагоны на Тверском вагоностроительном заводе (входит в Трансмашхолдинг (ТМХ)).

«Мы начали работать над вопросами обеззараживания воздуха и воды в пути следования задолго до пандемии, – отмечает заместитель гендиректора ТМХ по развитию пассажирского транспорта Александр Лошманов. – Совместно с российскими разработчиками созданы установки обеззараживания воздуха, которые на 90% состоят из отечественных комплектующих. В основе их работы – действие бактерицидных ультрафиолетовых ламп большой мощности. Они делают неактивными бактерии и вирусы, проходящие через них. Таким образом воздух из вагона и с улицы, попадая в систему, обеззараживается и поступает в вагон чистым и безопасным».

«Системы обеззараживания воздуха – это хорошая «фишка», которая используется в вагонах как дальнего следования, так и пригородно-городского транспорта», – отмечает Михаил Блинкин.

Схожим способом обеззараживается питьевая вода в пурифайерах и вода из системы водоснабжения вагона, которой пассажиры моют руки. Все обеззараживающие установки прошли испытания во Всероссийском НИИ железнодорожной гигиены Роспотребнадзора. И, конечно, это лишь один из пунктов в комплексе мер противоэпидемиологической безопасности в поезде. Санитарные меры в них были усилены с началом пандемии и сохраняются на высоком уровне.

Это, во-первых, дезинфекция составов в депо после каждого рейса и дополнительная четырехразовая ежедневная уборка в пути следования. Используются специальные средства на основе хлорактивных и кислородных добавок. Они имеют широкий спектр antimicrobial воздействия и безопасны для здоровья людей. Дезинфицируется также постельное белье, матрасы и подушки.

Во-вторых, это проверка температуры бесконтактным термометром всем пассажирам. Ее проводят после посадки, а если поезд едет больше пяти часов, то дважды в сутки.

В-третьих, все проводники обязательно носят маски. Пассажирам также рекомендуется использовать средства индивидуальной защиты, которые можно приобрести на вокзале и в поезде.

Кстати, вагоностроители готовы внести и дополнительный вклад в противоэпидемиологическую безопасность пассажирских перевозок.

«Мы предлагаем Федеральной пассажирской компании (ФПК) ряд конструктивных решений, которые могут сделать поезда еще безопаснее. Например, установить автоматические торцевые двери, а в туалетных комнатах внедрить системы дополнительного обеззараживания мощными системами ультрафиолетовой обработки», – подчеркивает Александр Лошманов.

В случае соответствующего решения заказчика, сделать это можно будет в новых вагонах, которые согласно договору, подписанному в феврале 2019 года, ТМХ произведет для ФПК. До 2025 года планируется поставка 3730 пассажирских вагонов локомотивной тяги.

<https://rg.ru/2020/08/28/po-rossii-s-komfortom-chem-otlichaiutsia-novye-vagony-dalnego-sledovaniia.html>

ТАСС; 2020.28.08; В КОМИ ОТКРЫЛИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ВОКЗАЛ, ВОЗВЕДЕННЫЙ ПО ТЕХНОЛОГИИ МОДУЛЬНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

Новый железнодорожный вокзал, возведенный по технологии модульного строительства, открылся в пятницу в городе Сосногорск Республики Коми, сообщил журналистам врио главы региона Владимир Уйба после церемонии открытия.

Проект реализован в рамках трехстороннего соглашения о сотрудничестве между правительством Коми, ОАО «РЖД» и администрацией муниципального района «Сосногорск». По словам Уйбы, «идея была этот вокзал сдать к столетию республики», но работа была выполнена с опережением практически на год.

По данным **пресс-службы** Северной железной дороги, в Сосногорске впервые в России здание железнодорожного пассажирского комплекса возведено по технологии модульного строительства. Одноэтажное здание состоит из 16 блоков, каждый из которых представляет собой каркас из металлоконструкций, обшитых гипсоволокнистыми плитами и утеплителем.

«Проектирование велось с использованием BIM-технологии создания цифровой модели объекта с детализацией архитектурных, конструкторских, технологических данных о нем. В новом здании разместился комфортный зал ожидания с зонами отдыха и продажи билетов, оснащенных розетками и USB-разъемами для зарядки гаджетов, а также комнаты отдыха для пассажиров с детьми, кафе и санитарные комнаты», – отмечается в сообщении.

Учтены требования доступности для маломобильных пассажиров: вокзальный комплекс оснащен индукционным оборудованием для слабослышащих посетителей, а для пассажиров с нарушением функции зрения размещена тактильная навигация. Установлены пандусы, смонтирована пониженная касса и адаптированы санузлы. Есть служба помощи и сопровождения маломобильных граждан.

«В ходе реконструкции более чем в два раза увеличилось пространство вокзала. Ранее общая площадь здания составляла 400 кв. м., после реконструкции – более 1 тыс. кв м. Входные группы здания со стороны города и перрона оборудованы рентгентелевизионными установками, автоматически распознающими предметы и вещества, запрещенные или ограниченные к перемещению на территорию вокзального комплекса», – говорится в сообщении.

<https://tass.ru/v-strane/9317555>

ТАСС; 2020.28.08; ВОЛОГОДСКАЯ ОБЛАСТЬ И РЖД НАМЕРЕНЫ УВЕЛИЧИТЬ ТУРПОТОК В ВЕЛИКИЙ УСТЮГ

Власти Вологодской области совместно с РЖД намерены поэтапно запустить специализированные поезда в новогодние праздники или организовать рейсы выходного дня из Москвы и Санкт-Петербурга до Великого Устюга, который считается родиной Деда Мороза. Это позволит увеличить поток туристов, в пятницу сообщила **пресс-служба**

губернатора Вологодской области по итогам встречи главы региона с заместителем генерального директора ОАО «Российские железные дороги» Дмитрием Пеговым.

«Мы крайне заинтересованы в развитии регионального проекта «Великий Устюг – родина Деда Мороза», который одобрен **президентом РФ** и включен в **нацпроект** развития сферы туризма и гостеприимства. Перспективы вдвое увеличить количество туристов к 2024 году есть. Достижение цели увеличения турпотока проработаем с руководством компании «РЖД» и ведущими туроператорами России, обсудим все – от возможностей поэтапного запуска специализированных поездов в новогодние праздники до организации поездов выходного дня из Москвы и Санкт-Петербурга, а в будущем и регулярного железнодорожного сообщения», – цитирует **пресс-служба** слова губернатора.

По его словам, сейчас более 60% посетителей прибывают в Великий Устюг поездами через город Котлас. По данным **пресс-службы**, Кувшинников и Пегов договорились о формировании рабочей группы «для проработки вариантов увеличения турпотока в регион». В ее состав войдут представители областного правительства, РЖД, АО «Дед Мороз», Федерального агентства по туризму и ведущих туроператоров страны. В первую очередь, планируется скорректировать расписание отправления поездов в Великий Устюг из Москвы. Действующее в настоящее время расписание неудобно для туристов.

«В прошлом году мы отремонтировали железнодорожный вокзал Великого Устюга, а в этом году украсим его к новогодним праздникам. До 550 метров удлиним платформу на станции, что позволит принимать составы из 22 вагонов. Сейчас занимаемся организацией пригородного движения от Котласа до Великого Устюга на постоянной основе, в проработке на зиму – несколько дополнительных поездов, которые хотим запустить», – цитирует **пресс-служба** слова заместителя генерального директора ОАО «РЖД» Дмитрия Пегова.

Пегов также предложил «проработать вопрос» оформления фирменного поезда Деда Мороза. Подобные проекты реализованы в Карелии («Рускеальский экспресс») и в Краснодарском крае (фирменный поезд «Сочи»). По словам Кувшинникова, вотчина Деда Мороза за последние годы «значительно преобразилась». Там построен ледовый дворец, ФОК, завершается проектирование дворца Деда Мороза, который втрое увеличит пропускную способность, а саму территорию вотчины власти региона расширили с 50 до 150 гектаров.

<https://tass.ru/obschestvo/9316773>

ТАСС; 2020.28.08; МЕЖДУНАРОДНОМУ АЭРОПОРТУ САБЕТТЫ НА ЯМАЛЕ ПРИСВОИЛИ НАИМЕНОВАНИЕ «УТРЕННИЙ»

Международному аэропорту Сабетты, расположенному в Ямало-Ненецком автономном округе (ЯНАО), присвоено наименование «Утренний». Соответствующее распоряжение правительства РФ опубликовано на официальном портале правовой информации в пятницу.

«В соответствии с Федеральным законом «О наименованиях географических объектов» и на основании предложения общества с ограниченной ответственностью «Международный аэропорт Сабетта» присвоить наименование «Утренний» аэропорту, образованному на территории Тазовского района Ямало-Ненецкого автономного округа», – говорится в сообщении.

Аэропорт Сабетты является самыми северными «воздушными воротами» России и одним из самых крупных северных аэропортов в мире. Аэропорт имеет статус стратегического объекта для реализации масштабного проекта создания завода по производству сжиженного газа на Ямале. В декабре 2014 года в Сабетте приземлился первый пассажирский самолет Boeing 737 авиакомпании Utair, совершивший технический рейс. С февраля 2015 года аэропорт начал обслуживать вахтовые авиаперевозки проекта «Ямал

СПГ», первый международный рейс из Пекина с пассажиром на борту выполнен 4 марта 2016 года.

<https://tass.ru/ekonomika/9316403>

ТАСС; 2020.28.08; АЭРОПОРТ СОЧИ В «БАРХАТНЫЙ» СЕЗОН ПРИМЕТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РЕЙСЫ АВИАКОМПАНИИ SMARTAVIA

Авиакомпания Smartavia запустила дополнительные рейсы из Архангельска, Белгорода и Сыктывкара в Сочи на период «бархатного» сезона. Об этом говорится в сообщении Международного аэропорта Сочи имени В.И. Севастьянова, распространенном в пятницу. «Авиакомпания Smartavia запустит дополнительные рейсы в Международный аэропорт Сочи из трех регионов страны. Так, с 11 по 18 октября добраться из Архангельска и Белгорода в Сочи можно будет дополнительными рейсами по воскресеньям. Вылет из Архангельска запланирован в 07:00, прибытие в Сочи – в 10:30», – говорится в сообщении.

Уточняется, что отправление из Сочи в Белгород будет осуществляться в 11:30, прибытие – в 13:20. Вылет в обратном направлении – в 19:50, прибытие на курорт – в 21:40. Также с 12 по 19 октября планируется осуществить дополнительные рейсы в Сочи из Сыктывкара по понедельникам. Вылет из Сочи запланирован в 08:20, прибытие в Сыктывкар – в 11:40. Отправление в обратном направлении – в 13:00, прибытие в курортную столицу – в 16:15. Все полеты будут осуществляться на самолетах Boeing 737.

Кроме того, авиакомпания продлила программу полетов в Сочи на осень. Прямые рейсы из Архангельска, Мурманска, Сыктывкара, Белгорода и Омска продолжатся до конца октября 2020 года. Стоимость авиабилетов составляет от 3 650 рублей.

Сочи является одним из самых популярных круглогодичных городов-курортов в России. По итогам 2019 года турпоток в Сочи составил 6,2 млн человек, по итогам 8 месяцев 2020 года – около 3,3 млн человек. Ранее в **пресс-службе** администрации Сочи сообщали, что в случае благоприятной эпидемиологической ситуации на курорте прогнозируется стабильная загрузка в межсезонье и зимой.

<https://tass.ru/ekonomika/9314353>

ТАСС; 2020.28.08; В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ ДЛЯ ЛЬГОТНЫХ ПЕРЕЛЕТОВ НА СЕВЕР ДОПОЛНИТЕЛЬНО ВЫДЕЛИЛИ 72,9 МЛН РУБЛЕЙ

Власти Хабаровского края дополнительно выделили 72,9 млн рублей для льготных перелетов в северные районы региона, сообщается в пятницу на сайте регионального перевозчика «Хабаровские авиалинии».

«Для обеспечения субсидированных перевозок по программе льготных авиаперевозок на северные районы Хабаровского края выделены дополнительные средства в размере 72 998, 47 млн рублей. Средства перераспределены из резервного фонда Правительства края. Из этой суммы КГУП «Хабаровские авиалинии» будут направлены 66 998,47 млн рублей», – говорится в сообщении.

Уточняется, что в настоящее время в крае продолжают действовать льготные авиаперелеты в северные районы. Стоимость такого билета до Хабаровска или в обратном направлении составляет 4,5 тыс. рублей для взрослого пассажира, что является вдвое меньше обычной стоимости. Всего с начала года продано более 17,9 тыс. льготных билетов на сумму около 94 млн рублей.

В августе по поручению врио губернатора Михаила Дегтярева на организацию перевозок жителей Аяно-Майского, Ульчского, Николаевского, Тугуро-Чумиканского, Охотского и района им. Полины Осипенко (северных районов) из краевого бюджета дополнительно было выделено 33 млн рублей. Всего на реализацию программы в 2020 году предусмотрено 104,6 млн рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/9311151>

[Вернуться в оглавление](#)