



Ежедневный мониторинг СМИ

10 СЕНТЯБРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.09.09; «ЭТО БУДЕТ ПРЕСТУПЛЕНИЕМ ПРОТИВ ЛЮДЕЙ»; ОБЕЩАНИЯ ЧИНОВНИКОВ ПОДНЯТЬ СКОРОСТЬ ДО 150 КМ/Ч НА АВТОТРАССАХ ВСТРЕТИЛО СКЕПСИС УЧЕНЫХ, ДЕПУТАТОВ И ГИБДД	4
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2020.10.09; ОСМОТР В НАГРУЗКУ; МИНТРАНСУ ПРЕДЛОЖИЛИ УЖЕСТОЧИТЬ КОНТРОЛЬ НАД КАРШЕРИНГОМ.....	5
ГАЗЕТА.РУ; МАРИЯ ЛОКТИОНОВА; 2020.09.09; АВАРИИ И НЕИСПРАВНЫЕ МАШИНЫ: ВЛАСТИ ХОТЯТ РАЗОБРАТЬСЯ С КАРШЕРИНГОМ; В ГОСДУМЕ СООБЩИЛИ О РАЗРАБОТКЕ РЕГУЛИРУЮЩЕГО КАРШЕРИНГ ЗАКОНА	7
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА СИБИРИ; ЮЛИЯ ПОТАПОВА; 2020.10.09; БЕЗ СКИДКИ НА КРИЗИС; В КУЗБАССЕ ОБЕСПОКОЕНЫ ОТМЕНОЙ ЛЬГОТНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТАРИФОВ НА ПЕРЕВОЗКУ УГЛЯ К СЕВЕРО-ЗАПАДНЫМ ПОРТАМ	9
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.10.09; ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ АВИАКОМПАНИЯ НЕ СКЛАДЫВАЕТСЯ; ЕЕ ЗАМЕНИТ АЛЬЯНС МЕСТНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ	10
ОКТАГОН МЕДИА; 2020.09.09; ЖИЗНЬ БЕЗ «АЭРОФЛОТА». НА ДАЛЬНОМ ВОСТОКЕ ПОЯВИТСЯ НОВАЯ АВИАКОМПАНИЯ	11
РБК; МИХАИЛ ЮШКОВ, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2020.10.09; ОПРЕДЕЛИЛИСЬ ПОДРЯДЧИКИ СЕМИ ЭТАПОВ ТРАССЫ МОСКВА – КАЗАНЬ НА Р464 МЛРД... 14	
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; АЛЕКСЕЙ ДУЭЛЬ; 2020.10.09; РАСШИТЫЕ ДОРОГИ; КАКИЕ АВТОТРАССЫ ПОЯВЯТСЯ В РОССИИ К 2035 ГОДУ	15
АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ; ВЛАДИМИР ГАВРИЛОВ; 2020.09.09; МОГУТ ЛИ НАКАЗАТЬ ЗА ПЬЯНУЮ ЕЗДУ НА САМОКАТЕ ИЛИ ВЕЛОСИПЕДЕ?	16
DR.RU; АЛЕКСЕЙ СТРЕЛЬНИКОВ; 2020.09.09; СОВЕСТИ НЕ ПРИБАВИТ: ПЕРЕВОЗЧИКИ РАСКРИТИКОВАЛИ НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ МИНТРАНСА	17
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.10.09; ВАГОНЫ ПОДЖИМАЮТ КОЛЕСА; ОПЕРАТОРЫ ЗАБИРАЮТ ПАРК В СОБСТВЕННОСТЬ	19
КОММЕРСАНТЬ; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА, АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ, МАРИЯ КОТОВА; 2020.10.09; ОТМЫЧКА ДЛЯ ГРАНИЦЫ; КАК РОССИЯНЕ ПУТЕШЕСТВУЮТ ПО МИРУ В ПЕРИОД ОГРАНИЧЕНИЙ	20
РБК; ИННА СИДОРКОВА; 2020.10.09; ВЛАСТИ ОБЪЯВИЛИ СРОКИ ПЕРВОГО ПОЛЕТА МС-21 С ОТЕЧЕСТВЕННЫМИ ДВИГАТЕЛЯМИ; СЕЙЧАС ЭТОТ САМОЛЕТ ОСНАЩАЕТСЯ АМЕРИКАНСКИМИ ДВИГАТЕЛЯМИ PRATT & WHITNEY	23
РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА, АННА БАЛАШОВА, АНАСТАСИЯ СКРЫННИКОВА; 2020.10.09; РСПП ЗАПРОСИЛ КВОТУ В ГОСКОМПАНИЯХ; АЛЕКСАНДР ШОХИН ПРЕДЛОЖИЛ ВКЛЮЧАТЬ БИЗНЕСМЕНОВ В РУКОВОДСТВО КОНТРОЛИРУЕМЫХ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ АО	24

КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСЕЙ ШАПОВАЛОВ; 2020.10.09; КАРАНТИНУ ВЫСТАВИЛИ СЧЕТ; ПОТЕРИ ОТ НЕГО ВО ВТОРОМ КВАРТАЛЕ СТОИЛИ 7,5% ВВП.....	26
КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2020.10.09; БЕНЗИН СОХРАНЯЕТ СПОКОЙСТВИЕ; ОН ДЕШЕВЕЕТ В ОПТЕ И НЕ ДОРОЖАЕТ В РОЗНИЦЕ	27
ОГТРК «ЯМАЛ-РЕГИОН; ИВАН ДРИБАС; 2020.09.09; ЛИХАЧИ НА ЭЛЕКТРОСАМОКАТАХ. ГДЕ ОНИ ДОЛЖНЫ ЕЗДИТЬ И ПОЧЕМУ НЕ ТРЕБУЮТСЯ ПРАВА?.....	28
ВОЛОГДА.РУ; КАРИНА ЕРШОВА; 2020.09.09; ОТКРЫТ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ОБХОД ВОЛОГДЫ – ЕДИНЬЙ ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ ЦЕНТРА И СЕВЕРО- ЗАПАДА РОССИИ.....	29
РИА НОВОСТИ; 2020.09.09; ВСЕ ВОСЕМЬ ТЕНДЕРОВ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАССЫ МОСКВА-КАЗАНЬ НЕ СОСТОЯЛИСЬ	30
ТАСС; 2020.09.09; ХУСНУЛЛИН: СТРОИТЕЛЬСТВО ОБЪЕЗДА КЕМЕРОВА ПОКА НЕ ПРЕДУСМОТРЕНО ФЕДЕРАЛЬНЫМ БЮДЖЕТОМ	30
ВЕДОМОСТИ; 2020.09.09; КОСТИН ЗАЯВИЛ О НЕЖЕЛАНИИ ГОССТРУКТУР ПРИВЛЕКАТЬ ЧАСТНЫЙ КАПИТАЛ В ИНФРАСТРУКТУРУ	31
ТАСС; 2020.09.09; ВЛАСТИ КАМЧАТКИ НАПРАВИЛИ В СОВЕТ ФЕДЕРАЦИИ ИДЕИ ПО РАЗВИТИЮ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ.....	31
ТАСС; 2020.09.09; ХУСНУЛЛИН РАССКАЗАЛ ОБ ИЗМЕНЕНИИ ПОДХОДА К РЕМОНТУ ДОРОГ В РОССИИ С 1 СЕНТЯБРЯ.....	32
ТАСС; 2020.09.09; В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ РЕКОНСТРУКЦИЮ ДОРОГИ НА БАЙКАЛ ФИНАНСОВО ПОДДЕРЖАТ ВЛАСТИ РОССИИ.....	32
РИА НОВОСТИ; 2020.09.09; В ВОЛОГДЕ ЗАВЕРШИЛИ СТРОИТЕЛЬСТВО АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ В ОБХОД ГОРОДА.....	33
ТАСС; 2020.09.09; САМАЯ ЗАГРУЖЕННАЯ В ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ ТРАССА А-114 СТАНЕТ ЧЕТЫРЕХПОЛОСНОЙ К 2026 ГОДУ.....	34
ТАСС; 2020.09.09; НЕНЕЦКИЙ АО ПОЛУЧИТ В 2020 ГОДУ 25 МЛН РУБЛЕЙ НА ПРИВЕДЕНИЕ ДОРОГ В НОРМАТИВНОЕ СОСТОЯНИЕ.....	35
ТАСС; 2020.09.09; СТРОИТЕЛЬСТВО ПЕРВОЙ ОЧЕРЕДИ САМАРСКОГО МОСТА ЗАВЕРШЕНО.....	35
ТАСС; 2020.09.09; ВЛАСТИ ЯКУТИИ НАМЕРЕНЫ ЗАВЕРШИТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ЧЕРЕЗ ЛЕНУ В 2024 ГОДУ	36
ВЕДОМОСТИ; 2020.09.09; ВАСИЛИЙ ОРЛОВ: «ДЕНЬГИ НА РЕМОНТ ДОРОГ В 2021 ГОДУ В ПРИОРИТЕТЕ БУДЕМ НАПРАВЛЯТЬ В РАЙОНЫ».....	36
АИФ АЛТАЙ; 2020.09.09; КОМФОРТНАЯ И БЕЗОПАСНАЯ ПЕРЕПРАВА. НА АЛТАЕ ДОСТРАИВАЮТ УНИКАЛЬНЫЙ МОСТ	37
КОММЕРСАНТЪ Н.НОВГОРОД; ВЛАДИМИР ЗУБАРЕВ; 2020.09.09; ЛУКОЙЛ ЗАБИТУМИРУЕТ ЦЕНТР; КОМПАНИЯ РАСШИРЯЕТ ПРОИЗВОДСТВО В НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ	39
ТАСС; 2020.09.09; КОНСОРЦИУМ РЕГИОНАЛЬНЫХ АВИАКОМПАНИЙ ДЛЯ ДАЛЬНОГО ВОСТОКА ПЛАНИРУЕТСЯ СОЗДАТЬ В РОССИИ.....	40
ТАСС; 2020.09.09; В АВТОПАРК КАЗАНИ ПОСТУПИЛИ 23 НОВЫХ АВТОБУСА НА ГАЗОМОТОРНОМ ТОПЛИВЕ	41
ИНТЕРФАКС; 2020.09.09; МИНТРАНС ПРОТЕСТИРУЕТ ЭЛЕКТРОННОЕ ОФОРМЛЕНИЕ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ И ЛЮДЕЙ НА МАШИНАХ	41
ИНТЕРФАКС; 2020.09.09; ВВЕДЕНИЕ «ПЛАТОНА» НА РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГАХ СЕЙЧАС НЕ ОБСУЖДАЕТСЯ – МИНТРАНС	42
ИНТЕРФАКС; 2020.09.09; ОПЕРАТОР «ПЛАТОНА» И РОСТЕЛЕКОМ ТЕПЕРЬ ВМЕСТЕ РАБОТАЮТ НАД СИСТЕМОЙ ВЕСОГАБАРИТА – МИНТРАНС	43

РИА НОВОСТИ; 2020.09.09; В СПЧ ОЦЕНИЛИ СИТУАЦИЮ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ БЕСПИЛОТНОГО ТРАНСПОРТА	44
ТАСС; ЮЛИЯ БУБНОВА; 2020.09.09; ЮРИЙ ТРУТНЕВ: СОЗДАНИЕ НОВОЙ СИСТЕМЫ РАЗВИТИЯ СЕВЕРНОГО КАВКАЗА ЗАЙМЕТ ДО ПОЛУТОРА ЛЕТ ..	45
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА УРФО; ТАТЬЯНА КАЗАНЦЕВА; 2020.09.09; ТИШЕ ЕДЕМ; В СТОЛИЦЕ УРАЛА ОБНАРОДОВАЛИ ПРОЕКТ ОЧЕРЕДНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ РЕФОРМЫ	49
ИНТЕРФАКС; 2020.09.09; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА II ЭТАП СТРОИТЕЛЬСТВА ОБХОДА ВОЛГОГРАДА К 2024Г	51
ТАСС; 2020.09.09; «КАМАЗ»: БЕСПИЛОТНЫЙ ТРАНСПОРТ ПОЯВИТСЯ НА ОБЩИХ ДОРОГАХ В РОССИИ НЕ РАНЕЕ 2027 ГОДА	51
РАДИО СПУТНИК; 2020.09.09; КАРШЕРИНГ НА ИЗВОЗЕ: УДОБНО ИЛИ ОПАСНО?	52
РАДИО 1; 2020.09.09; ЧТО ЖДЁТ ВОДИТЕЛЕЙ НА ЦКАД? ОЦЕНКА АВТОЭКСПЕРТА	53
ТАСС; 2020.10.09; РОСТОВСКАЯ ОБЛАСТЬ ОБНОВИТ ДОРОГИ НА ГРАНИЦЕ С УКРАИНОЙ НА СЭКОНОМЛЕННЫЕ СРЕДСТВА РЖД.....	54
ТАСС; 2020.09.09; РЖД ПРИСТУПИЛИ К СОЗДАНИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЛЯ ОЭЗ «КАЛУГА»	55
ПРАЙМ; 2020.09.09; РЖД ВИДЯТ ДОРОГОВИЗНУ В ЭКСПЛУАТАЦИИ ГАЗОТУРБОВОЗА И ОТСУТСТВИЕ ПОДХОДЯЩЕЙ ТУРБИНЫ.....	55
ТАСС; 2020.09.09; ХОЛДИНГ «СИНАРА – ТРАНСПОРТНЫЕ МАШИНЫ» НАЧАЛ ПОСТАВКИ ЛОКОМОТИВОВ В АРКТИКУ	56
РИА НОВОСТИ; 2020.09.09; ВВЕДЕН В ЭКСПЛУАТАЦИЮ НОВЫЙ Ж/Д ПУТЬ НА УЧАСТКЕ МЫТИЩИ-ПУШКИНО	56
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЕЛЕНА БОТОРОЕВА; 2020.09.09; ЗАПОДОЗРЕННЫХ В ЭКСТРЕМИЗМЕ НЕ ПУСТЯТ В ПИЛОТЫ И БОРТПРОВОДНИКИ.....	57
ТАСС; 2020.10.09; «АЭРОФЛОТ» ВОЗОБНОВЛЯЕТ ПОЛЕТЫ НА МАЛЬДИВЫ ...	57
ТАСС; 2020.09.09; EMIRATES ОБЪЯВИЛА О ВОЗОБНОВЛЕНИИ С 11 СЕНТЯБРЯ РЕЙСОВ ИЗ ДУБАЯ В ДОМОДЕДОВО	58
РИА НОВОСТИ; 2020.09.09; ОМАН ПЛАНИРУЕТ ВОЗОБНОВИТЬ МЕЖДУНАРОДНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ В ОКТЯБРЕ	58

ПУБЛИКАЦИИ

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.09.09; «ЭТО БУДЕТ ПРЕСТУПЛЕНИЕМ ПРОТИВ ЛЮДЕЙ»; ОБЕЩАНИЯ ЧИНОВНИКОВ ПОДНЯТЬ СКОРОСТЬ ДО 150 КМ/Ч НА АВТОТРАССАХ ВСТРЕТИЛО СКЕПСИС УЧЕНЫХ, ДЕПУТАТОВ И ГИБДД

Перспектива повышения скорости до 150 км/ч на автотрассах пока остается туманной. Нужно менять ПДД, правила проектирования и содержания дорог, переходить на усиленные разделительные барьеры, ставить дополнительное освещение, ограничивать использование шипованных шин, а также искать деньги на все эти мероприятия. К таким выводам пришли эксперты проектных институтов, ГИБДД, Росавтодора, Госдумы и «Синих ведерок». Увеличить скоростные лимиты ранее обещали в правительстве.

Будущее скоростного лимита в 150 км/ч обсуждалось в среду в Сочи на форуме, посвященном «инновационным технологиям и интеллектуальным транспортным системам» на дорогах. Идею поднять ограничение со 130 до 150 км/ч впервые высказал **министр транспорта Евгений Дитрих** в начале июня. В конце июля **вице-премьер Марат Хуснуллин** заявил, что решение по этому вопросу примут «в течение месяца» (то есть в конце августа) – с тех пор заявлений на этот счет не было.

Директор Департамента эксплуатации и безопасности дорожного движения госкомпании «Автодор» Андрей Казанцев в ходе своего выступления рассказал про документы, которые придется менять для новых скоростей. Нужны изменения в правила дорожного движения (установлены постановлением правительства): сегодня собственник дороги может установить режим 130 км/ч (но не больше) на отдельных участках – эти правом воспользовался пока только «Автодор» на участках М11 и М4. Также нужен ГОСТ, в котором пропишут отдельные требования к организации дорожного движения на скоростных трассах. Нужно, к примеру, прописать минимальный размер участка дороги, где можно разогнаться до 150 км/ч: речь идет о «нескольких десятках километров», пояснил господин Казанцев. Возможно, что потребуются также пересмотреть размеры дорожных знаков, чтобы их было лучше видно.

Поменять правила проектирования дорог призывал представитель компании «Институт «Стройпроект»» (проектировала трассу М11, Западный скоростной диаметр и т. д.) Александр Крайник. Он привел в пример Германию, где на автобанах наивысшей категории (ЕКА 1А) разрешено ездить вообще без ограничений, но требования к их строительству не такие жесткие, как в России: допускаются более крутые повороты, большие перепады высот и т. д. При этом в Германии на скоростных автобанах развязки могут быть не чаще чем раз в 8 км (в России допускаются раз в 3–5 км), а транспортные средства, не способные разогнаться менее 60 км/ч, на дорогу вообще не допускаются (в РФ лимит – 40 км/ч).

Представитель Росавтодора Антон Козлов напомнил про действующий нештрафуемый лимит в 20 км/ч: на дорогах, где по знакам можно будет ехать 150 км/ч, по факту все будут ездить 170 км/ч, и далеко не все трассы под это спроектированы.

Просто так взять и повысить скорость нельзя – это будет преступлением против людей, это негативно скажется на безопасности: мы просто убьем граждан», – заявил **депутат Госдумы, лидер общественного движения «Убитые дороги» Александр Васильев**.

Он считает, что сначала нужно ограничить применение шипов на скоростных трассах (на скоростях 150 км/ч они приводят к ускоренному появлению колеи), убрать с магистралей все нерегулируемые пешеходные переходы, а также ввести новую схему информирования

водителей, предупреждая о ДТП и опасностях минимум за несколько километров (на скорости 150 км/ч машина проезжает 200 м за 5 сек.).

Координатор «Синих ведерок» Петр Шкуматов и Александр Васильев затронули проблему тихоходных фур и старых автомобилей, выезжающих на трассы в регионах. Господин Шкуматов привел в пример случай, произошедший с ним на трассе «Таврида», когда он чуть не влетел в темноте в грузовик без опознавательных знаков и габаритных огней, двигавшийся ночью медленнее потока. «Все эти старые зерновозы, арбузовозы – настоящие убийцы на дорогах, с ними надо что-то делать,– заявил он.– Искусственное освещение – необходимый атрибут для дорог с повышенным скоростным режимом». Господин Васильев считает, что нужно также ввести обязательную контурную подсветку кузова грузовиков. Все обозначенные проблемы нужно решить до повышения скоростных лимитов, настаивают эксперты.

Вероятно всего, понадобится и дополнительное финансирование. Разница в цене строительства дороги может быть существенной в зависимости от скорости движения, рассказал Александр Крайник. Крымская «Таврида», по его словам, изначально проектировалась под скорость 110 км/ч (тогда она стоила бы 180 млрд руб.), но в итоге проект готовился под 90 км/ч (150 млрд руб.). Нужно поменять и «нормативы финансовых затрат» на содержание автодорог, заложенных в постановлении правительства №658 2017 года, говорят в «Автодоре». Действующий норматив для дороги наивысшей категории (1А) – 4,78 млн руб. на 1 км автотрассы, но от разрешенной скорости финансирование сейчас не зависит.

Потребуется ужесточить и правила установки барьерных ограждений, рассказал представитель завода «Продмаш» (производитель разделителей) Иван Немов в своем докладе. Для удержания машины массой 3,5 тонны (например, «Газели»), двигавшейся со скоростью 130 км/ч, энергоемкость ограждения должна быть 267 кДж, при скорости 150 км/ч – уже 355 кДж, говорит он, действующая минимальная норма для дороги первой категории – 250 кДж. Нужно увеличить этот лимит хотя бы до 350 кДж, чтобы исключить случаи вылета транспорта за пределы дороги на больших скоростях, пояснил господин Немов.

Замначальника ГИБДД России Олег Понарьин согласился с позицией «Синих ведерок» про дополнительное освещение на скоростных магистралях, подчеркнув также важность широкой обочины. «Любой остановившийся транспорт будет нести колоссальную опасность,– заявил господин Понарьин.– Это мы видим на МКАД, КАД и той же «Тавриде». Саму идею повышения лимита до 150 км/ч он прокомментировал так: «Скорость должна быть адекватной. Надо увеличивать не моментальную разрешенную скорость, а общую скорость сообщения между населенными пунктами». «Лимит нужно увеличивать, не обращая внимания на небольшие несоответствия ГОСТам,– считает Петр Шкуматов.– Надо исходить из реального положения дел, особенно на тех дорогах, где большинство водителей уже давно и так ездят 130–150 км/ч, невзирая на установленные ограничения и камеры».

<https://www.kommersant.ru/doc/4484377>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2020.10.09; ОСМОТР В НАГРУЗКУ; МИНТРАНСУ ПРЕДЛОЖИЛИ УЖЕСТОЧИТЬ КОНТРОЛЬ НАД КАРШЕРИНГОМ

Минтрансу предложили усилить контроль за каршерингом. В частности, обязать компании, предоставляющие эту услугу, чаще проводить техосмотр машин.

Письмо с таким предложением направила **министру транспорта Евгению Дитриху** директор Института развития правового общества Дарья Гладыш, сообщает РБК. По ее мнению, это необходимо в связи с увеличением количества ДТП по причине неисправности узлов и агрегатов машин, арендованных через службы каршеринга.

Как отметила Дарья Гладыш, по итогам прошлого года московский каршеринг стал первым в мире по динамике развития и по количеству автомобилей – совокупно в столице сейчас находится 31 тысяча машин для краткосрочной аренды у девяти операторов, а число пользователей составляет примерно 1 миллион человек.

Но, по данным Центра организации дорожного движения, за последний год количество аварий с участием каршеринга и такси увеличилось в 2,5 раза. Так, в 2019 году число ДТП с участием каршеринговых автомобилей возросло на 242 процента по сравнению с 2018-м. «Одной из причин этого являются технические неисправности бронированного подвижного состава», – отметила директор института.

Поэтому она предлагает закрепить законодательно ответственность каршеринговых компаний за техническое состояние транспорта. А также урегулировать в договоре, заключаемом между арендодателем и арендатором, порядок обязательного обследования арендуемого транспорта, исключив из него изучение технического состояния автомобиля. А также она предложила проводить техосмотр этих машин через каждые 5 тысяч км пробега или раз в квартал.

Надо сказать, что столь жесткие меры еще никто никогда не предлагал. Напомним, что недавно даже было сделано послабление для автобусов и такси. Теперь, если машинам не исполнилось 5 лет, они проходят ТО раз в год. Раньше было – каждые полгода.

Столь жесткие требования к автомобилям каршеринга не совсем понятны. Тем более что большинство аварий с ними происходит не по причине технической неисправности, а по вине тех, кто этим транспортом пользуется. Ведь многие из них уверены: не свое, не жалко.

Надо сказать, что и новая политика каршеринговых компаний, допускающих теперь до руля молодых водителей без стажа, тоже безопасности этому транспорту не прибавит. Но к техническому состоянию машин поведение пользователей услуги не относится.

Свежая голова

Текст: Елена Кухтенкова

Владислав Лисовец, стилист:

Мы с друзьями часто берем на прокат хороший, дорогой автомобиль, чтобы добраться, к примеру, на вечеринку, и у меня нет никаких нареканий по поводу неисправности или наличия каких-то поломок в машине. Не было случая, чтобы у арендованного транспорта не работали поворотники, тормоза или он где-нибудь на дороге заглох. Причем это касается и автомобилей недорогого класса: как-то на улице было холодно, мы с коллегами быстро взяли машину и добрались до ГУМА. Кстати, у моего директора есть разрешение: она может пользоваться и моим транспортом, и брать каршеринг. Единственный минус каршеринга – иногда непривычный запах и грязь в машине. Видимо, коврики и салон не очень-то моют. Но это скорее претензия к беспечности людей, которые садятся и не стряхивают снег, грязь с обуви, относятся небрежно к чужой вещи. Это скорее вопрос к уровню их культуры и воспитания.

Что касается проверки и аутентификации водителя, который берет автомобиль напрокат, хочу сказать: мы живем в эпоху видеонаблюдения, для нас, мне кажется, это обычное дело. Я вообще считаю, что чем больше камеры будут отслеживать происходящее, тем больше будет порядка. С некоторыми людьми у нас в стране, увы, по-другому нельзя. Только через страх быть пойманным за руку можно добиться уважения, честности. Только если штрафовать, можно добиться снижения выездов на встречную полосу, наездов на пешеходов, неприятных поломок и порчи имущества у каршеринговых компаний.

Но есть нюанс: если слежение за водителем будет, к примеру, первые пять и последние пять минут поездки, это нормально: человек сел и вышел, достаточно для проверки, что именно он сидел за рулем. Все-таки всю поездку, думаю, отслеживать не стоит, это не совсем правильно, так как речь идет о личном пространстве.

Вряд ли автомобили портят начинающие водители. Насколько я знаю, с «юными правами» каршеринг не всегда подтверждают. Особенно это касается краткосрочной аренды хороших автомобилей. Проблема в другом – за рулем чужого автомобиля, максимум о чем думает водитель, это о своих правах. Но точно не о материальной ценности автомобиля. Так устроена голова почти любого человека. Ты не можешь относиться к чужой вещи так же, как к своей. Садясь за руль чужого автомобиля или находясь на чужой территории, мы не очень аккуратны, внимательны, переживаем только за свою жизнь и за свои права.

Я человек, который любит менять картинку, я вообще считаю, что привыкать к чему-то – это неправильно. Мне нравится менять авто, смотреть новые салоны, оценивать, тихо ли движется автомобиль. Я считаю, что каршеринг – это потрясающее удобство для столицы. Этот сервис с легкостью решает многие проблемы. Но и наши люди должны соответствовать этому современному сервису, должны быть продвинутыми, с сознанием того, что некрасиво портить чужое имущество, оно может пригодиться следующему водителю, которому после вас нужно будет срочно куда-то добраться.

<https://rg.ru/2020/09/09/mintransu-predlozhili-uzhestochit-kontrol-nad-karsheringom.html>

<https://rg.ru/2020/09/09/rosavtodor-rasskazal-kakie-trassy-poiaviatsia-v-rossii-k-2035-godu.html>

ГАЗЕТА.РУ; МАРИЯ ЛОКТИОНОВА; 2020.09.09; АВАРИИ И НЕИСПРАВНЫЕ МАШИНЫ: ВЛАСТИ ХОТЯТ РАЗОБРАТЬСЯ С КАРШЕРИНГОМ; В ГОСДУМЕ СООБЩИЛИ О РАЗРАБОТКЕ РЕГУЛИРУЮЩЕГО КАРШЕРИНГ ЗАКОНА

Число аварий с участием каршеринга и такси увеличилось в 2,5 раза за прошлый год в сравнении с 2018-м. В связи с этим общественники направили письмо в **Минтранс РФ** с просьбой ужесточить контроль за сервисами каршеринга – главной причиной ДТП они называют неисправность арендованных машин. Ограничить деятельность каршеринга хотят и депутаты, рассказали «Газете.Ру» в Госдуме. Тем не менее сами сервисы уверяют: их машины регулярно проходят осмотр, в связи с чем ужесточения станут «избыточными».

После завершения работы над законом о такси комитет Госдумы РФ по транспорту и строительству намерен приступить к разработке нововведений в сфере каршеринга. Об этом «Газете.Ру» сообщил депутат Максим Сураев.

«Я больше всего на свете, когда езжу по городу, боюсь таксистов и каршерингов. Надо пересмотреть законодательство, потому что они развязно ведут себя на дорогах. Закон о такси у нас готовится. Каршеринг будет следующим. Это участники дорожного движения, которые больше остальных приносят беды, нарушения, аварии. Надо наводить порядок», – подчеркнул член комитета по транспорту.

В качестве основных проблем каршеринга чиновник назвал опасное движение водителей, которые не берегут автомобиль из-за того, что он не находится в их собственности, а также мошенничество – с помощью него граждане без водительского удостоверения незаконно садятся за руль. «Нужно ввести запрет на использование каршеринговых автомобилей, если водитель грубо нарушает правила дорожного движения.

К тому же, сейчас можно даже на подставные лица оформить каршеринг. Агрегаторы должны наладить систему так, чтобы только водитель мог воспользоваться каршерингом. Но сейчас люди спокойно обходят систему. Это должно быть законодательно прописано», – пояснил Сураев.

По данным Центра организации дорожного движения (ЦОДД), за 2019 год количество ДТП с участием каршеринга и такси увеличилось в 2,5 раза – в прошлом году их стало на 242% больше по сравнению с 2018-м.

В отличие от Госдумы РФ в Институте развития правового общества (ИРПО) считают, что причиной аварий стала не безалаберность водителей, а техническая неисправность транспортных средств, арендованных через службы каршеринга.

В связи с этим директор учреждения Дарья Гладыш 9 сентября направила письмо **министру транспорта Евгению Дитриху** с просьбой ужесточить контроль в отношении сервисов, оказывающих соответствующие услуги, пишет издание РБК.

Депутат предположил, что таким образом Институт развития правового общества хочет привлечь внимание к проблеме отсутствия законодательного регулирования сферы каршеринга, а не только к стороне технического обслуживания. «Каршеринговые автомобили не наводят ужас в плане технического состояния. Но поскольку каршеринги – это проблема, поскольку нет закона в их отношении, общественники хотят обратить внимание на эту историю под видом технического состояния», – заявил «Газете.Ru» **член комитета Госдумы по транспорту Максим Сураев**.

Тем не менее в письме общественница предлагает законодательно закрепить ответственность каршеринговых компаний за техническое состояние автомобилей, а также расширить пункт об обследовании арендуемой машины в договоре сервиса и водителя. Кроме того, инициатива предусматривает снижение порога прохождения каршерингами планового техосмотра до раза в 5 тыс. км либо раза в три месяца.

Вдобавок, Гладыш предлагает разработать единый стандарт договора с арендаторами, который будет исключать основные риски и понятно информировать о них во взаимных правоотношениях с клиентами.

Сейчас водитель, арендующий машину, сам оценивает степень износа и наличие повреждений с помощью визуального осмотра и лишь подтверждает отсутствие неисправностей в мобильном приложении. «Однако зачастую техническое состояние и иные изъяны транспортной единицы можно обнаружить, лишь начав движение», – заявила Гладыш.

В итоге гарантий, что автомобиль прошел техосмотр и полностью исправен, нет, а в случае аварии виновным признают, скорее всего, водителя, который произвел проверку машины перед началом движения, подчеркнула общественница. **Глава Московского транспортного союза Юрий Свешников** подтвердил в разговоре с «Газетой.Ru», что ответственность в таком случае ложится на гражданина, арендующего автомобиль.

«Согласно ПДД, эксплуатация транспортного средства запрещается при наличии неисправности. Это касается любого владельца машины, а водитель, который садится за руль автомобиля-каршеринга, заключает краткосрочный договор аренды и становится владельцем транспортного средства», – подчеркнул эксперт.

Тем не менее сами сервисы каршеринга уверяют, что в случае неисправности автомобиля вина с их клиента снимается.

«На самом деле, указанная инициатива избыточна, поскольку в правовом поле оператор каршеринга всегда несет в полной мере ответственность за причинение ущерба клиенту или третьему лицу в случае предоставления в аренду неисправного автомобиля. Клиент же осматривает машину на предмет внешних повреждений», – сообщили «Газете.Ru» в «Делимобиль».

Там добавили, что «автомобили каршеринга проходят техническое обслуживание в разы чаще, чем личные автомобили» – а точнее, ежедневно.

«Каждая машина снабжена телематическим оборудованием, которое в режиме реального времени позволяет отслеживать ее техническое состояние. Каждый день делимобилю не только моют, но осматривают, обслуживают, проверяют и делают профилактику. На линию не выводят неисправный автомобиль ни при каких обстоятельствах. В Делимобиле есть собственный автосервис, где силами инженеров, механиков, логистов и IT-специалистов обслуживается весь наш автопарк», – заявили в организации.

В «Яндекс.Драйве» также подчеркнули, что телематика (спутников наблюдение за состоянием машины – «Газета.Ru») информирует сервис о наличии неполадок. «На основе этих данных, машины сразу размечаются по типу неисправностей. Алгоритм решает, назначать ли авто на осмотр технику либо отправлять в сервисную станцию – машина

моментально перестает быть доступной для бронирования», – пояснила «Газете.Ru» операционный директор службы Анастасия Адилова.

Помимо проверок при помощи телематической техники, все автомобили проверяют планово «в соответствии с регламентом производителя и с учетом специфики каршеринга», указали в «Яндекс.Драйве».

<https://www.gazeta.ru/social/2020/09/09/13244690.shtml>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА СИБИРИ; ЮЛИЯ ПОТАПОВА; 2020.10.09; БЕЗ СКИДКИ НА КРИЗИС; В КУЗБАССЕ ОБЕСПОКОЕНЫ ОТМЕНОЙ ЛЬГОТНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТАРИФОВ НА ПЕРЕВОЗКУ УГЛЯ К СЕВЕРО-ЗАПАДНЫМ ПОРТАМ

РЖД отменили скидку на экспортные перевозки угля к портам северо-запада России. В ответ губернатор Кузбасса Сергей Цивилев пообещал не видящим кризиса в добывающей отрасли экскурсию в забой.

Установленная в марте 2020-го скидка в 12,8 процента при доставке угля энергетических марок на расстояние свыше трех тысяч километров должна была действовать до конца года. В условиях резкого снижения цен на угольном рынке стимулирующие спецтарифы не стали привязывать к объемам отгрузки. А в июле, когда ценовая конъюнктура продолжала ухудшаться, рабочая группа Госсовета России по направлению «Энергетика» предложила правительству РФ увеличить скидку до пятидесяти процентов, чего, правда, сделано не было. И вот теперь РЖД, ссылаясь на почти двадцатипроцентный подъем котировок в портах северо-запада, девальвацию рубля и неисполнение угольщиками обязательств по объемам, отменило дисконт. В одностороннем порядке и раньше срока (скидка перестанет действовать с октября).

Сергей Цивилев, в свою очередь, считает, что аргументы железнодорожного ведомства лишены оснований: «Цена на уголь и курс доллара сейчас сопоставимы с теми, которые были в марте-апреле 2020 года. Отмена скидки, которую, напомню, мы считаем недостаточной, отрицательно скажется на состоянии угольной промышленности России, которая уже полтора года находится в кризисе».

Пути выхода из кризиса обсуждались в Кузбассе как раз в марте 2020-го. На совещании с участием облетевшего разрез и спустившегося в шахту первого вице-преьера правительства России **Андрея Белоусова**, главы минтранса **Евгения Дитриха** и руководителей угольных компаний. Тогда правительство Кемеровской области договорилось с РЖД гарантированно отгрузить в течение года не менее 53 миллионов тонн угля в страны АТР, где ситуация с ценами лучше.

Таким образом, шла речь и о перераспределении объемов отгрузки с северо-западного направления на восточное. Последнее, правда, проседает из-за медленной модернизации БАМа и Транссиба. Но **Андрей Белоусов** заявил, что Восточный полигон приравняют к строительству стратегических объектов в Сочи и Крыму. А чуть позже железнодорожники заверили: несмотря на сокращение инвестиционной программы, модернизацию путей на восток (как и решение проблем Кузбасса) в долгий ящик не отложат. Тем более что эти самые пути уже официально включены в список приоритетных участков развития. Ведь уголь, на который приходится почти тридцать процентов погрузки в России и 44 процента от объема российского грузооборота, для РЖД очень важен.

Пока же, по данным таможи, объем вывоза угля из Кузбасса на экспорт только в первом полугодии 2020-го сократился на восемнадцать процентов – с 72,4 миллиона до 59,37 миллиона тонн. А в стоимостном выражении – на тридцать процентов. Все это происходит на фоне активизации отгрузки на восток угля с российского Дальнего Востока, с гораздо более коротким плечом. В этой непростой ситуации кузбасское руководство использует уже привычные эмоциональные аргументы.

– Кузбасс чужого не просит. Если кто-то считает, что наши требования несправедливы, мы ждем вас в гости – организуем экскурсию в забой и общение с горняками. Думаю, что после этого все вопросы отпадут сами собой, – обратился Сергей Цивилев к читателям своего Telegram-канала.

Прямая речь

Александр Новак, министр энергетики РФ:

– Надеемся, что, с учетом взаимоподдержки со стороны смежных отраслей, мы в полной мере реализуем поставленные цели и обеспечим существенное повышение потенциала угольной промышленности в экономике страны и мира. Рассчитываем, что к 2035 году вклад угольной отрасли в валовый внутренний продукт вырастет в 1,5-2,5 раза, налоговых поступлений и страховых взносов – в 1,6-2,6 раза. Мы уверены, что уголь – это не только настоящее, но и будущее ТЭК, и Россия будет продолжать наращивать потенциал в этой сфере, ведь наша страна обеспечена резервами угольного сырья примерно на пятьсот лет вперед.

<https://rg.ru/2020/09/10/reg-sibfo/kuzbasskie-ugolshchiki-ostalis-bez-igotnyh-zheleznodorozhnyh-tarifov.html>

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.10.09; ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ АВИАКОМПАНИЯ НЕ СКЛАДЫВАЕТСЯ; ЕЕ ЗАМЕНИТ АЛЬЯНС МЕСТНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ

Как выяснил “Ъ”, правительство может отказаться от идеи создания единой дальневосточной авиакомпании на базе «Авроры». Вместо этого обсуждается концепция, предложенная Якутией, – альянс местных перевозчиков. Предполагается, что у альянса будет набсовет, определяющий маршруты, тарифную политику и расписание, а бронирование пойдет через российскую «Сирену Трэвел». В то же время **Минтранс** не сдается и допускает «особую роль» «Авроры» в будущем альянсе. Аналитики считают, что договориться о единой сети и тарифах можно и без управленческой надстройки, которая не гарантирует отсутствие конфликтов внутри альянса.

“Ъ” стала известна обсуждаемая в правительстве структура будущей дальневосточной авиакомпании. Речь идет об альянсе на принципах сохранения юридической самостоятельности участников. В него могут войти «Якутия», авиакомпания АПРОСА, «Полярные авиалинии», «Аврора», «Камчатское авиапредприятие», «ЧукотАвиа», «Хабаровские авиалинии» и «Сибирская легкая авиация».

Управляющим органом будет набсовет, в состав которого войдут представители регионов, в правление – главы авиапредприятий, а исполнительная дирекция, которая займется принятием оперативных решений по стратегии, будет состоять из глав авиаперевозчиков и исполнительного директора альянса, следует из письма первого зампреда правительства Якутии Алексея Колодезникова в Росавиацию (есть у “Ъ”).

В предложениях сказано, что набсовет будет определять перечень маршрутов, а тарифная политика и расписание полетов альянса будут едиными. В качестве системы продаж предложено использовать российскую «Сирену-Трэвел». Для техобслуживания самолетов помимо центров в Хабаровске и Якутске должны быть созданы семь линейных станций ТО в Улан-Удэ, Чите, Благовещенске, Магадане, Анадыре, Петропавловске-Камчатском (на основе действующего сертификата «Якутии»).

Поручение по созданию на Дальнем Востоке авиакомпании, эксплуатирующей российские суда, **Владимир Путин** дал по итогам совещания в декабре 2019 года. В начале года власти Сахалина предложили создать ее на базе «Авроры», что поддержал и **вице-премьер**, полпред президента в ДФО Юрий Трутнев. Как сообщали в **Минтрансе**, «Аэрофлот», которому принадлежит 51% «Авроры», продаст эту долю ее второму акционеру – правительству Сахалинской области, а на базе «Авроры» будет создана дальневосточная авиакомпания.

Идея создать единую авиакомпанию на базе «Авроры» натолкнулась на сопротивление дальневосточных регионов во главе с Якутией. В результате концепция постепенно меняется в сторону создания именно альянса, а не единой компании. Регионы достигли такой договоренности 3 сентября, а 9 сентября, по итогам совещания уже в **Минтрансе**, было объявлено о создании дальневосточной авиакомпании «на базе консорциума» региональных перевозчиков. Там уточнили, что в качестве одного из вариантов обсуждалась возможность того, что консорциумом будет управлять «Аврора». В предложениях регионов управление со стороны «Авроры» не фигурирует.

Главной задачей консорциума будет обеспечение авиационной доступности субъектов ДФО с использованием отечественной техники, говорят в **Минтрансе**. При этом в парке «Авроры», которая рассматривается в качестве головной, сегодня только иностранные самолеты – 10 среднемагистральных Airbus 319 и 13 турбовинтовых Bombardier разных моделей.

Исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев отмечает, что идея альянса не имеет особого смысла: они, как правило, создаются для усиления конкурентных позиций участников, а на Дальнем Востоке каждый регион пытается субсидировать своего перевозчика, чтобы налоги оставались «в доме».

Решить задачу оптимизации маршрутных сетей и построения стыковок можно и без административных надстроек, но главный риск – срыва стыковок из-за неблагоприятных погодных условий – не в силах преодолеть ни один альянс.

Минтранс, очевидно, устраивала схема, предложенная «Аэрофлотом», при которой все переговоры можно было бы вести с одним игроком, полагает Олег Пантелеев. Станет ли альянс таким «единым окном» для формирования перспективного парка самолетов и распределения субсидий, судить сложно, но риски того, что внутренние конфликты интересов будут тормозить принятие важных решений, существуют.

<https://www.kommersant.ru/doc/4484575>

ОКТАГОН МЕДИА; 2020.09.09; ЖИЗНЬ БЕЗ «АЭРОФЛОТА». НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ ПОЯВИТСЯ НОВАЯ АВИАКОМПАНИЯ

10 сентября – последний срок внесения **Минтрансом** в Правительство предложений по созданию объединённой дальневосточной авиакомпании. Пока документ не обнародован, но уже известно, что перевозчик будет, скорее всего, создан на базе «дочки» «Аэрофлота» – авиакомпании «Аврора». «Аэрофлот» при этом потеряет контроль над авиакомпанией. Почему проект «Аврора» не удался и есть ли у Дальнего Востока реальная потребность в едином перевозчике, выяснял «Октагон».

Старая новая идея

Разговоры о приоритизации проблем Дальнего Востока ведутся не первый год, однако этим летом после протестов в Хабаровском крае они зазвучали с новой силой. Одним из вопросов, который власти пытались решить с 2012 года, является создание в макрорегионе единой авиакомпании. Поручения на этот счёт не раз давали на самом высоком уровне, но цель так и не была достигнута. В очередной раз о необходимости создать объединённого перевозчика было объявлено в конце августа этого года после завершения рабочей поездки премьера РФ **Михаила Мишустина** на Дальний Восток.

Более чем за полгода до этого, 14 января 2020 года, было опубликовано поручение **президента РФ Владимира Путина** о необходимости «внести предложения по созданию авиационной компании, эксплуатирующей воздушные суда российского производства, основной деятельностью которой будет осуществление перевозок пассажиров и грузов в Дальневосточном федеральном округе (ДФО)». Ответственным был назначен тогдашний премьер Дмитрий Медведев, который на следующий же день ушёл в отставку.

«Аврора» была создана на базе «дочек» «Аэрофлота» – «Владивосток Авиа» и «Сахалинских авиатрасс».

«Аврора» была создана на базе «дочек» «Аэрофлота» – «Владивосток Авиа» и «Сахалинских авиатрасс».

Именно он ранее предпринял первую неудачную попытку создать объединённую авиакомпанию на Дальнем Востоке. По его поручению от 3 июля 2012 года на базе двух «дочек» «Аэрофлота» – «Владивосток Авиа» и «Сахалинских авиатрасс» – была основана авиакомпания «Аврора». Однако, несмотря на то, что компания имела «стратегическое значение для российского Дальнего Востока и значительно меняла конфигурацию всей отечественной авиатранспортной отрасли» (так говорили в Правительстве), стать по-настоящему единым перевозчиком ей не удалось.

«Аврора» и ныне там

Поставленные перед «Авророй» цели по увеличению числа рейсов и количества перевозимых пассажиров не достигнуты. За пять лет число рейсов должно было увеличиться со 172 до 534, направлений – с 30 до 128, число пассажиров к 2018 году – до 2,4 миллиона человек. Как сообщается на сайте авиакомпании, в 2019 году ей удалось перевезти всего 1,6 миллиона, а за семь месяцев 2020 года – лишь 430 тысяч пассажиров. Маршрутная сеть «Авроры» насчитывает всего 33 города (из них 26 российских).

Любопытна «философия компании», размещённая на её сайте. В качестве своей миссии руководство «Авроры» видит развитие Дальнего Востока, объединение людей и обеспечение качественно нового уровня жизни. В качестве основной цели – повышение транспортной доступности ДФО. Слоган перевозчика – «Соединяя людей, объединяем Дальний Восток». Как видно, амбиции единого перевозчика всё ещё «Авроре» не чужды.

Тот факт, что за неполные семь лет авиакомпания даже не приблизилась к целевым индикаторам, говорит о том, что фраза «объединение Дальнего Востока» годится разве что для слогана.

Эксперты полагают, что авиакомпания не достигла поставленных целей по двум причинам.

– Для «Аэрофлота» этот проект был, мягко говоря, инородный. Его бизнес-модель не предусматривает выполнения такого рода перевозок. Это не его размерность, не его базовый регион. По большому счёту это был социальный проект, – заявил **«Октагону» глава аналитической службы агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев.**

По его словам, крупнейший перевозчик страны ничего не потеряет, если продаст свой 51 процент акций «Авроры» правительству Сахалинской области (владелец 49 процентов акций). Именно этот шаг, по некоторым данным, должен стать первым для создания дальневосточной авиакомпании.

Кроме того, макрорегион не испытывает потребности в столь масштабном наращивании маршрутов – на это нет спроса.

– Население Дальнего Востока сокращается, уровень доходов и в целом привлекательность региона для жизни не таковы, чтобы людям нужно было активно летать, – считает Пантелеев.

Регионы не в восторге

Тем не менее задача поставлена, и проект дальневосточной авиакомпании стоимостью в 30 млрд рублей внесён в общенациональный план восстановления экономики. При этом не все регионы испытывают эйфорию от идеи создания нового игрока на базе «Авроры».

Вариант предполагает, что после того, как «Аэрофлот» выйдет из уставного капитала перевозчика, наряду с правительством Сахалинской области акционерами станут другие дальневосточные регионы.

– Они внесут свои денежные средства в уставной капитал компании, что даст возможность сформировать необходимый парк. И с помощью инструментов субсидирования регионы совместно смогут развить маршрутную сеть авиакомпании и обеспечить требуемые параметры по транспортной доступности и мобильности населения, – говорит Пантелеев.

Однако, по его словам, в самих регионах сложилась устойчивая система: есть местная региональная авиакомпания, которая получает поддержку из регионального бюджета и платит налоги в казну субъекта.

«Не все регионы хотят вкладываться в объединённую авиакомпанию, отказавшись от своего регионального игрока, попутно решать вопросы с переводом людей и техники».

Якутия уже заявила, что целесообразно было бы создать альянс дальневосточных авиакомпаний, а их единство обеспечить за счёт эффективной системы продаж авиабилетов и формирования сквозных маршрутов с удобными стыковками. Наиболее крупными дальневосточными авиакомпаниями на сегодняшний день являются как раз якутские «Якутия» и «Полярные авиалинии». Парк первой составляет 15 судов, в том числе шесть Boeing, пять Sukhoi и четыре Bombardier. Парк второй формируют в основном российские Ан-24, Ан-26Б, Ан-2, Ан-3Т.

Как говорит Пантелеев, консолидированного видения того, как оптимальным образом может быть выстроено авиасообщение в федеральном округе, пока нет. **Документ, который должен подготовить Минтранс, ещё не обнародован. В пресс-службе министерства на запрос «Октагона» о степени его готовности не ответили.**

Вопрос о том, какова реальная цель создания объединённого перевозчика, тоже пока остаётся без ответа. По мнению Пантелеева, это скорее делается не из заботы о транспортной доступности и мобильности граждан на Дальнем Востоке, а из желания поддержать продажи отечественной авиатехники:

– Тоже благое начинание, но не факт, что решение задачи именно таким образом наиболее эффективно.

В то же время он признаёт, что если необходимости активно наращивать число маршрутов в макрорегионе нет, то увеличить частотность полётов не помешало бы.

– Есть, например, в Якутии территории, с которыми воздушное сообщение осуществляется примерно шесть раз в год. Люди даже не могут с полной уверенностью сказать, в какой месяц они смогут улететь на Большую землю. Другое дело, что нельзя сказать, что они куда-то стремятся. В первую очередь следовало бы проанализировать реальные потребности, исходя не из того, что нужен рост ради роста, а из того, что нужно людям.

Генеральный директор Института региональных проблем Дмитрий Журавлёв считает, что даже в случае успешной реализации проекта новая авиакомпания едва ли заметно улучшит качество жизни на Дальнем Востоке и снизит отток его жителей в другие регионы.

«Улучшение авиасообщения могло бы стать хорошим дополнением, но если у человека нет работы или низкая зарплата, его уровень жизни от того, что появилась возможность более часто и комфортно летать, не повысится».

Эксперт подчёркивает, что дальневосточным субъектам нужна не межрегиональная, а внутрирегиональная авиация:

– Вопрос: должна ли внутренняя авиакомпания быть самостоятельной или подразделением большей? Если это будет просто централизация региональных компаний с последующей выплатой налогов не в регионы, это будет означать смерть региональной авиации со всеми вытекающими последствиями.

Не исключает эксперт и того, что единая компания действительно создаётся для того, чтобы продавать ей отечественную технику.

– Заставить её купить новый самолёт будет гораздо проще, потому что у регионов на это не хватает денег. Разве что Камчатка купит одно крыло, а Чукотка – второе, – шутит он.

https://octagon.media/ekonomika/zhizn_bez_aeroflota_na_dalnem_vostoke_poyavitsya_novaya_aviakompaniya.html

РБК; МИХАИЛ ЮШКОВ, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2020.10.09; ОПРЕДЕЛИЛИСЬ ПОДРЯДЧИКИ СЕМИ ЭТАПОВ ТРАССЫ МОСКВА – КАЗАНЬ НА 464 МЛРД

По итогам тендеров компания «Автобан» стала самым крупным подрядчиком, получив права на строительство двух участков. В самом дорогостоящем тендере (₽123,2 млрд) участвовала компания, принадлежащая «Мостотресту» Аркадия Ротенберга

Государственная компания «Автодор» определила подрядчиков проектирования и строительства семи из девяти этапов скоростной платной автомагистрали М-12 Москва – Казань, стоимость которых оценивается в 464,2 млрд руб.

Все семь конкурсов были признаны несостоявшимися из-за того, что на каждый из них было подано по одной заявке. С компаниями, которые подали заявки, в итоге и будут заключены контракты.

По итогу конкурсных процедур дорогу будут строить следующие компании:

Первый этап (0–80 км, Московская, Владимирская области): «Стройтрансгаз» Геннадия Тимченко. Стоимость: 53,11 млрд руб.

Второй этап (80–116 км, Владимирская область): Региональная строительная компания, входящая в группу «Трансстройинвест». Стоимость: 21,2 млрд руб.

«Трансстройинвест» специализируется на инфраструктурных проектах за счет господрядов: группа участвовала в реконструкции аэропорта Внуково в Москве и строительстве терминала бизнес-авиации аэропорта Пулково в Санкт-Петербурге. По данным ресурса «Проект», группа также была подрядчиком при строительстве резиденции **президента России** под Ялтой.

Третий этап (116–224 км, Владимирская область): компания ВАД. Стоимость: 59,5 млрд руб.

ВАД строила крымскую автотрассу «Таврида». 27 августа президент **Владимир Путин** проехал по одному из участков «Тавриды», а главный технолог ВАД Андрей Волков подарил главе государства кусок асфальтобетона.

Четвертый этап (224–347 км, Владимирская, Нижегородская области): Дорожно-строительная компания «Автобан». Стоимость: 79,6 млрд руб.

Пятый этап (347–454 км, Нижегородская область): российская «дочка» китайской CRCC (ООО «СиАрСиСи рус»). Стоимость: 58,3 млрд руб.

CRCC – China Railway Construction Corporation. Эта компания претендовала на покупку почти 50% «Моспроекта», который проектирует дома для программы реновации. О завершении этой сделки не сообщалось.

Шестой этап (454–586 км, Нижегородская область, Чувашия): Дорожно-строительная компания «Автобан». Стоимость: 69,2 млрд руб.

Восьмой этап (663–729 км): «Трансстроймеханизация». Стоимость: 123,2 млрд руб.

«Трансстроймеханизация» – «дочка» «Мостотреста» миллиардера Аркадия Ротенберга. В ходе реструктуризации «Мостотреста» она будет передана «**Нацпроектстрою**». «**Нацпроектстрой**» (НПС) в июне 2020 года учредил дочернюю компанию для участия в строительстве дороги Москва – Казань в рамках проекта «Европа – Западный Китай» (ЕЗК) – «НПС ЕЗК». «НПС заинтересован принять участие в указанных проектах [включая дорогу Москва – Казань]. Мы действительно учредили дочерние компании для потенциального участия в конкурсных процедурах. Пока они не проводились. Мы планируем участвовать в них на общих основаниях», – говорил РБК представитель «**Нацпроектстроя**». По данным «Ведомостей», это совместное предприятие Ротенберга и ВЭБа хотело стать единственным генподрядчиком по всему проекту. В итоге «НПС ЕЗК» не подал ни единой заявки на участие в строительстве дороги Москва – Казань, следует из материалов «Автодора».

В конце августа **вице-премьер** и глава наблюдательного совета «Автодора» **Марат Хуснуллин** заявил, что конкурс на строительство нулевого этапа трассы Москва – Казань (в обход подмосковных Балашихи и Ногинска) будет объявлен в течение ближайших двух

месяцев. По его словам, стоимость строительства участка протяженностью 66 км составит 80 млрд руб.

Что касается строительства седьмого этапа автодороги (586–663 км по начальной цене 42,7 млрд руб., Татарстан и Чувашия), то «Автодор» отменил ранее объявленный на него конкурс.

Год назад председатель правления «Автодора» Вячеслав Петушенко говорил РБК, что стоимость строительства автомагистрали Москва – Казань оценивается в 550 млрд руб. Из них 330 млрд руб. – грант государства, а еще 220 млрд руб. должны быть привлечены из внебюджетных источников. Он добавлял, что закончить трассу планируется в 2024 году.

В июле глава российской правительства **Михаил Мишустин** заявлял, конкурсные процедуры должны закончиться до 10 сентября, а до 10 ноября должны быть согласованы документы по планировке территорий. По его словам, общий объем финансирования строительства магистрали составит более 650 млрд руб.

https://www.rbc.ru/business/10/09/2020/5f5995a69a79473c8ebbb6f2?from=from_main_9

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; АЛЕКСЕЙ ДУЭЛЬ; 2020.10.09; РАСШИТЫЕ ДОРОГИ; КАКИЕ АВТОТРАССЫ ПОЯВЯТСЯ В РОССИИ К 2035 ГОДУ

Два главных высокоскоростных маршрута страны – от Петербурга до Черного моря и от Москвы до Кузбасса – будут построены в России в ближайшие пять лет. О сроках создания новых магистралей объявил **председатель правления госкомпании «Автодор» Вячеслав Петушенко** на Международном форуме «Инновационные технологии и интеллектуальные транспортные системы в дорожном строительстве».

Основные усилия «Автодор» сосредоточит на создании сети скоростных дорог Север – Юг – Запад – Восток. По словам Петушенко, которые приводит **пресс-служба** госкомпании, на юге это будет реконструкция трассы М-4 «Дон» и программа по «расшивке» узких мест, которая позволит добираться из Санкт-Петербурга до Черного моря в 2023 году со скоростью 110 км/ч. Кроме того, по южному направлению планируется строительство обходов Сочи, поселка Лазаревское, города Туапсе, а также от Новороссийска до поселка Джубга. На севере – строительство обхода Твери на трассе М-11 «Нева», на востоке – строительство до 2024 года скоростной автодороги М-12 Москва – Казань, до 2030 года – планируется «дойти» до Екатеринбурга, в горизонте до 2035-го – довести до первой категории весь автодорожный маршрут на восток вплоть до Кузбасса, продолжил Петушенко.

При этом в компании отмечают, что все крупные стройки «Автодора» попали в перечень инфраструктурных проектов, разрешительную документацию на которые будут согласовывать по упрощенной схеме. «Перечень дорог, которые будут реализовываться по упрощенной схеме, утвержден правительством в рамках закона об особенностях регулирования отдельных отношений в целях модернизации и расширения магистральной инфраструктуры и о внесении изменений в отдельные законодательные акты России», – пояснил **глава департамента государственной политики в области дорожного хозяйства минтранса Григорий Волков**.

В связи с этим возникают вопросы соблюдения экологических нормативов при проектировании и строительстве новых автомобильных дорог, заметил **председатель Комитета Госдумы по экологии и охране окружающей среды Владимир Бурматов**. По его мнению, в рамках этих инфраструктурных проектов необходимо предусмотреть и мероприятия, направленные на компенсацию приносимого природе вреда.

Для обеспечения финансирования такого глобального строительства правительство России прорабатывает механизм и необходимые нормативно-правовые акты для выпуска инфраструктурных облигаций, сообщил в ходе той же дискуссии замдиректора

департамента регионального развития и инфраструктуры правительства России Валентин Иванов.

Для строительства дорог планируется применять инновационные покрытия, которые будут соответствовать действующим с 1 июля ГОСТам, пояснил замруководителя **Федерального дорожного агентства** Евгений Носов.

<https://rg.ru/2020/09/09/kakie-avtotrassy-poiaviatsia-v-rossii-k-2035-godu.html>

АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ; ВЛАДИМИР ГАВРИЛОВ; 2020.09.09; МОГУТ ЛИ НАКАЗАТЬ ЗА ПЬЯННУЮ ЕЗДУ НА САМОКАТЕ ИЛИ ВЕЛОСИПЕДЕ?

Водитель любого средства передвижения в состоянии алкогольного опьянения представляет реальную угрозу на дороге. Пьяный велосипедист может не справиться с управлением и свалиться под колеса проезжающего мимо грузовика или спровоцировать иные дорожные происшествия. Молодежь на самокатах или на электросакутерах нередко ведет себя опрометчиво. Стоит ли им бояться сотрудников ГИБДД, рассказывает член Ассоциации юристов России (АЮР) Коба Оржония.

Велосипед и самокаты на дороге юридически имеют иной статус. Сейчас в процессе завершения разработки находится проект постановления правительства, подготовленный **Минтрансом**, который предусматривает введение в законодательство категории «средство индивидуальной мобильности».

Средство индивидуальной мобильности – устройство, предназначенное для передвижения человека посредством использования электродвигателя (электродвигателей) и (или) мускульной энергии человека (роликовые коньки, самокаты, электросамокаты, скейтборды, электроскейтборды, гироскутеры, сегвеи, моноколеса и иные аналогичные средства), за исключением велосипедов и инвалидных колясок.

В случае если СИМ имеет электродвигатель, который по своим техническим признакам соответствует категории транспортного средства, закрепленного в пункте 1.2 ПДД, лицо, управляющее им, считается водителем транспортного средства, и требования предъявляются к нему как к водителю.

Проектом закона предусматриваются места, где можно передвигаться на СИМ. Это зависит от возраста того, кто ими управляет. Так, например, ребенок до семи лет может кататься на самокате по тротуару. При этом скорость движения таких устройств в смешанном с пешеходами потоке будет ограничена 20 км/ч.

Подросток от 7 до 14 лет сможет двигаться по велосипедным дорожкам. А те, кому больше 14 лет, получают право даже выезжать на проезжую часть, если не предусмотрено велосипедных полос и дорожек. А также им разрешат двигаться по обочинам.

Пока поправки не вступили в силу, владельцы самокатов без привода или же со слабым двигателем, согласно правилам, считаются пешеходами. Соответственно, они должны ездить по тротуару. Но на дороге пьяными им быть не запрещено. Они считаются пешеходами, а пешехода сейчас можно оштрафовать только за несоблюдение ПДД.

Штрафы для велосипедистов и водителей мопедов

А вот мощные электросамокаты – уже другое дело. С точки зрения ПДД все двухколесные транспортные средства с электродвигателем максимальной мощностью от 0,25 кВт до 4 кВт считаются мопедами. На мопед нужны права категории М. Человек, который им управляет, считается водителем и обязан выполнять законные требования инспекторов.

Чтобы выяснить мощность двигателя, инспектор обычно проверяет технические характеристики по паспорту или инструкции к самокату. Если никаких документов на самокат нет, сотрудники ГИБДД могут отправить его на экспертизу.

Наказание будет таким же, как и для других нетрезвых водителей: штраф 30 000 рублей и лишение прав на срок от полутора до двух лет. Отсутствие прав тоже не спасет от ответственности. Водителя ждет административный арест на 15 суток или штраф в 30 тысяч.

В свою очередь, за пьяную езду на велосипеде предусмотрена административная ответственность в размере от 1000 до 1500 рублей согласно части 3 статьи 12.29 Кодекса об административных правонарушениях. Однако в случае ДТП с получением тяжкого вреда потерпевшим велосипедисту грозит уголовная ответственность по статье 264 Уголовного кодекса Российской Федерации.

[https://aif.ru/auto/gibdd/mogut li nakazat za ryanuyu ezdu na samokate ili velosipede](https://aif.ru/auto/gibdd/mogut-li-nakazat-za-ryanuyu-ezdu-na-samokate-ili-velosipede)

DP.RU; АЛЕКСЕЙ СТРЕЛЬНИКОВ; 2020.09.09; СОВЕСТИ НЕ ПРИБАВИТ: ПЕРЕВОЗЧИКИ РАСКРИТИКОВАЛИ НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ МИНТРАНСА

Минтранс намерен ужесточить требования к работе водителей грузового автотранспорта, а в будущем следить за ними с помощью «Большого Брата» онлайн. Участники рынка считают, что добросовестности перевозчикам это не прибавит.

С 1 января 2021 года в России может измениться регламент деятельности водителей большегрузов. Планируется, что за рулём можно будет проводить не более 9 часов в сутки, 56 часов – в неделю, 90 часов – в течение 2 недель. При этом водитель должен прервать рейс минимум на 45 минут спустя 4,5 часа поездки. Соответствующие поправки содержатся в приказе **Минтранса**, проект был опубликован в начале августа. От действующих сейчас требований они отличаются ограничением на общее число часов за рулем в неделю и разделением рабочего времени на три категории: управление автомобилем, перерыв для отдыха в течение дня и остальное время.

Политика госорганов – подвести российские правила под европейский стандарт (Европейское соглашение о работе экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки). Активная работа над этим началась в 2013 году.

Тогда перевозчиков обязали устанавливать цифровые тахографы – приборы учёта скорости, пробега автомобиля и трудового графика водителя. Их стоимость варьируется от 30 тыс. до 50 тыс. рублей.

При подключении аппарата в салоне автомобиля устанавливаются пломбы со специальной маркировкой, получить доступ к данным могут только специалисты, имеющие ключ. Наличие тахографов проверяется при техосмотре автомобилей.

Чтобы отслеживать присутствие водителя, при каждом рейсе работник должен использовать персонализированную карту, которая вставляется в тахограф. Но интернет содержит множество подсказок, как самостоятельно «подкручивать» некоторые показатели устройства.

Каждому по тахографу

Обязательную эксплуатацию тахографов разделили на несколько этапов по годам – в зависимости от грузоподъёмности транспорта и форм бизнеса. От их установки освобождаются машины экстренных служб, эвакуаторы, бетономешалки, молоковозы, автолавки и т. д. В отношении внутригородского и пригородного общественного транспорта действует мораторий.

Первыми опробовали на себе нововведение грузовые автомобили от 3,5 тонны, использующиеся юрлицами или индивидуальными предпринимателями. С начала этого года очередь дошла до грузовиков с массой свыше 3,5 тонны, принадлежащих частным лицам. Они занимают 70% всего рынка автоперевозок. То есть на настоящий момент тахографы должны стоять практически во всех большегрузах.

Штраф за отсутствие устройства может достигать 5 тыс. рублей – для физлиц, до 10 тыс. рублей – для должностного лица, выпустившего автомобиль на линию, до 50 тыс. – для владельца транспортного средства.

Если работник не отдохнул положенное время, то также предусмотрены санкции: водителю придется заплатить штраф 1,5–2 тыс. рублей, должностным лицам – до 10 тыс.

рублей, ИП – до 25 тыс. рублей, организацию могут оштрафовать на сумму до 50 тыс. рублей.

Но на практике, говорит глава ассоциации «Грузавтотранс» Владимир Матягин, ужесточение требований к труду и отдыху водителей не сильно затронуло отрасль. Новые регламенты ждёт та же участь, уверен он.

«Проблема в том, что государство взяло западную модель, но упустило их практику. Прежде всего, в Европе к тахографу привязана почасовая оплата работников, поэтому приборы фактически защищают водителей от завышенных требований заказчика. Информация с устройства в режиме онлайн уходит в социальную службу и полицию. У нас же работы водителя оцениваются в тонно–километрах. И чаще всего представитель заказчика говорит, что простой оплачивать не будет. Фактически он стимулирует нарушения законодательства. Ценообразование грузоперевозок очень низкое, поэтому бороться с демпингом недобросовестных участников сложно. Мы уже давно говорим, что нужно тарифицировать работу водителей, как в Европе», – убеждён представитель отрасли.

По его оценке, не соблюдает режим труда и отдыха больше половины участников рынка, еще 20–30% следуют предписаниям частично.

«Например, крупные компании, такие как “Деловые линии”, занимаются перевозками сборных грузов, в этом сегменте высокая маржинальность. Они могут создать хабы для смены водителей. Но у кого в автопарке всего две–три машины, тот лишён такой возможности», – заключает он.

Пострадают логисты

Руководитель автопарка транспортно–логистической компании Itella в России Александр Русаков также считает, что нынешние изменения в правилах труда и отдыха водителей не окажут большого влияния на отрасль. По его словам, представительство компании в этом году пережило несколько проверок на эксплуатацию тахографов – обошлось без штрафов. «С новыми правилами изменились только возможные суммы штрафов за нарушения, указанные в КоАП, которые не должны повлиять на формирование цен. Себестоимость товара, как и цена перевозки, зависит от многих факторов. В связи с пандемией рынок ещё не успокоился, и это на данный момент основной дестабилизатор», – говорит эксперт.

От ужесточения требований прежде всего пострадают логистические компании, уверен директор по закупкам транспортных услуг FM Logistic Эдуард Миронов.

«Увеличение штрафов за нарушение режима труда и отдыха может сделать менее прибыльной схему работы многих логистических компаний, которые вынуждают водителей работать больше положенного времени. Но это также заставит и добросовестные компании закладывать такие расходы в себестоимость перевозки как потенциальный риск, – говорит он. – Зарплата водителей и сопутствующие взносы в общем составе цены за грузоперевозку составляют 29–40%. Всё зависит от грузоподъёмности машины и направления следования. Поэтому многие транспортные компании вынуждают водителей работать сверхурочно, что вызвано желанием получить максимум от их работы».

Специалист уверен, что последующая эволюция процесса в беспроводную передачу данных с тахографа в единый центр обработки информации позволит кардинально изменить подход к контролю режима труда водителей. В этом случае обхитрить систему будет значительно труднее.

Такой центр автоматизированной информационной системы тахографического контроля (ГАИСТК) должен появиться не позднее 31 декабря 2024 года. На настоящий момент всю информацию с тахографов перевозчики передают в ручном режиме.

Кстати, Петербург также причастен к разработкам – над софтом для ГАИСТК под названием «Тахографический контроль» работает петербургское ООО «Интек». Компания принадлежит предпринимателям Геннадию Головастикову и Евгению Столярову. Этот

подрядчик с 2014 года регулярно выигрывает закупки **Минтранса** на разработку софта для учёта данных, получаемых с тахографов. Общая сумма контрактов превышает 260 млн рублей.

На практике использование «умных» тахографов выглядит следующим образом: данные о машинах, водителях и контрольных устройствах собираются и отслеживаются в режиме реального времени. Штрафы также планируется выставлять в автоматическом режиме, оповещая об этом удаленно водителя или юриста. Использовать подобные устройства пока нельзя: технических требований к онлайн-тахографам на законодательном уровне не существует. Планируется, что осенью этого года в правительство РФ внесут законопроект о тахографии, разработанный **Минтрансом**. Если предложение одобрят, то закон должен вступить в силу через год в Москве и Московской области и через 2 года – в других регионах России.

https://www.dp.ru/a/2020/09/09/Otdohni_i_spi_spokojno

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.10.09; ВАГОНЫ ПОДЖИМАЮТ КОЛЕСА; ОПЕРАТОРЫ ЗАБИРАЮТ ПАРК В СОБСТВЕННОСТЬ

Рейтинг железнодорожных операторов за тяжелое для отрасли первое полугодие 2020 года не претерпел изменений, хотя расценки и грузовая база продолжают падать. В условиях, когда ставки находятся стабильно ниже лизинговых платежей в сегменте полувагонов и нефтеналивных цистерн, операторы, у которых есть свободные средства, активно выкупают подвижной состав из лизинга. В наиболее тяжелой ситуации оказались те участники рынка, у которых в лизинге находится весь парк.

Железнодорожные операторы закончили первое полугодие на фоне коронакризиса, спада погрузки на 4,5% и тревожных экономических прогнозов не так плохо, как можно было бы ожидать. Как следует из рейтинга INFOLine Rail Russia Top за первое полугодие, в общей сложности 35 крупнейших операторов перевезли 516,8 млн тонн, что лишь немногим больше прошлогодних 519,5 млн тонн, а суммарный грузооборот даже вырос на 2,9%, до 1069,5 млрд тонно-км.

Первая грузовая компания (ПГК) Владимира Лисина улучшила свои позиции, обойдя лидера рейтинга Федеральную грузовую компанию (ФГК, входит в ОАО РЖД) по грузообороту, который, согласно рейтингу, у ФГК упал на 23%, отражая сокращение объема перевозок угля, наиболее дальнего массового груза. Перевозки угля в целом по сети ОАО РЖД за первое полугодие сократились на 10,1%, опережая общий спад погрузки.

Но в целом лидеры рейтинга не изменились: ФГК по-прежнему занимает первое место, ПГК – второе, на третьем – Globaltrans.

«Пандемия коронавируса, замедление экономической активности и сокращение грузовой базы отразились на работе всех операторских компаний в первом полугодии, – говорят в ПГК. – Это видно по общему объему погрузки на железной дороге. Тем не менее сейчас ситуация на сети улучшается, так как многие отрасли восстанавливаются после снятия ограничений». В компании отмечают, что конкурируют не только с другими операторами, но и, например, с автотранспортными компаниями, речным флотом в сезон навигации.

Вместе с тем ситуация с погрузкой и профицитом парка на сети остается тревожной. В августе спад погрузки заметно замедлился, составив лишь 0,8% к августу минувшего года и 4% накопленным итогом, но в сентябре ОАО РЖД ожидает сокращения погрузки на 2%, по итогам года – все еще на 5%.

Замгендиректора монополии Алексей Шило говорил 7 сентября, что грузы, которые занимают наибольший объем в погрузке, не растут: тяжелая ситуация с нефтепродуктами (падение на 10%), с черными металлами (на 12%) и с углем. Хотя, отметил он, по углю в основном речь идет о внутрироссийских перевозках, по экспорту «уже второй месяц подряд небольшой рост на уровне 1%». Как пояснял в августе первый заместитель главы

ОАО РЖД Вадим Михайлов, на уровень 2019 года погрузка, возможно, выйдет лишь после 2021 года.

Кризис и профицит парка нанесли серьезный удар по железнодорожному сегменту: по оценкам ИПЕМ, потери операторов за март–июль составили 58,4 млрд руб., монополии – 28 млрд руб.

Первое полугодие было для операторского рынка крайне сложным, говорит глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. Осенью возможно некоторое улучшение, поскольку в августе погрузка перестала падать так сильно, как раньше, но финансовые ресурсы игроков ограничены: ставки аренды и доходность оперирования полувагонами и нефтеналивными цистернами находится устойчиво ниже лизингового платежа.

В этой ситуации, говорит эксперт, игроки, имеющие финансовые ресурсы, выкупают вагоны из лизинга – так, в частности, сделали СУЭК и «Новотранс». Под наибольшим давлением оказались компании, у которых весь парк в лизинге и аренде (собственный парк в такие периоды выступает своеобразным демпфером), в первую очередь «Модум-Транс», у которого половина парка в финансовом лизинге, половина – в операционном. С этим и связаны слухи о возможной сделке по передаче парка «Модум-Транса» «Трансойлу», отмечает господин Бурмистров. “Ъ” обе стороны факт подготовки к сделке опровергли.

<https://www.kommersant.ru/doc/4484548>

КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА, АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ, МАРИЯ КОТОВА; 2020.10.09; ОТМЫЧКА ДЛЯ ГРАНИЦЫ; КАК РОССИЯНЕ ПУТЕШЕСТВУЮТ ПО МИРУ В ПЕРИОД ОГРАНИЧЕНИЙ

Почти полное закрытие границ России, ограничение международного транспортного сообщения и действовавшие по всему миру карантинные ограничения не смогли полностью перекрыть поток россиян за рубеж. Но организовывать поездки им стало заметно сложнее. “Ъ” выяснил, какими способами пользуются путешественники, решившие покинуть страну и вернуться в нее.

За первое полугодие россияне совершили 8,01 млн поездок за границу, на 62,2% меньше, чем за тот же период прошлого года. Существенный спад произошел во втором квартале, когда число выездов обрушилось сразу на 96,6%, до 441,78 тыс.

В Ассоциации туроператоров России (АТОР) полагают, что большую часть этого выездного потока обеспечили водители транспортных средств, обладатели видов на жительство, лица с двойным гражданством и россияне, направлявшиеся за рубеж по работе, учебе или на лечение. Но есть все основания считать, что среди них были и туристы, которые вопреки ограничениям нашли способ пересечь границу страны.

Из России со справкой

Согласно распоряжению правительства РФ, пересекать сухопутную границу России граждане страны сейчас однократно могут для поездки на работу, учебу или для ухода за больными родственниками за рубежом. Право на выезд имеют также граждане с видом на жительство в других странах и члены семей иностранцев. Неограниченно покидать территорию страны можно для прохождения лечения за рубежом.

Именно эту схему уже в июле–августе активно использовали отравляющиеся за рубеж россияне. Приглашение на лечение по запросу предоставляли зарубежные клиники или располагающие медицинской лицензией санатории. Уже в конце августа АТОР обратила внимание на резкий рост числа организаций, выдающих фальшивые справки о прохождении лечения за рубежом. Стоимость такой услуги варьируется от 2 тыс. до 60 тыс. руб.

Управляющий партнер адвокатского бюро «Бишенов и партнеры» Алим Бишенов поясняет, что запретить выезд из России при наличии справки, выданной медицинской организацией в отсутствие показаний к лечению, невозможно: «Информация о наличии

или отсутствии заболевания либо подозрениях на наличие заболевания относятся к сведениям, которые запрещено распространять без согласия пациента». Таким образом, у пограничников нет возможности фактически установить отсутствие или наличие показаний для лечения за границей. Только если справка была изготовлена самостоятельно или с помощью компании, не имеющей соответствующих полномочий, теоретически речь может пойти о привлечении к ответственности за подделку документа, уточнил господин Бишенов.

На форумах путешественники отмечают, что для получения разрешения на вылет в ту или иную страну в медицинских документах или письме от врача должно быть указано, что в России получить необходимое лечение невозможно и ситуация грозит серьезными последствиями для здоровья. Хотя на деле, судя по опыту путешественников, многое зависит от удачи.

Меньше всего проблем традиционно было при въезде в соседнюю Белоруссию, там даже справки нужны далеко не всегда. Так, один из путешественников рассказывает, что в апреле с друзьями добрался до Минска на автомобиле по М1 и, проведя в республике выходные, спокойно вернулся обратно. Никаких постов на границе не было, а за порядком следил один пограничник, утверждает он.

Авиарейсы особого статуса

Главной проблемой российских путешественников в условиях глобальных ограничений международного сообщения стали не основания для выезда, а поиск подходящего транспорта. С возобновлением полетов между Москвой и Стамбулом самым комфортным вариантом стали стыковочные рейсы.

По данным Aviasales, сейчас россияне активно ищут авиабилеты из Стамбула в Черногорию, Украину, Азербайджан, Киргизию, Казахстан, Узбекистан и Италию. В OneTwoTrip отмечают, что пересадку в Стамбуле чаще всего делают россияне, следующие в Подгорицу, Сеул, Загреб, Тирану и Баку. Через Минск чаще летают в Киев, Баку и Одессу. В «Туту.ру» добавляют, что со стыковкой в Стамбуле россияне также добираются в Белград, Бейрут, Тель-Авив и Хургаду.

Кроме того, для выезда из страны россияне активно пользуются вывозными рейсами. Заместитель гендиректора Center Travel Ирина Мамаева поясняет, что билеты на них можно было свободно купить при наличии документов, позволяющих въезд в другую страну. «Проблема возникала как раз с возвращением, так как обратный билет можно было оформить только после регистрации на сайте госуслуг, после чего авиакомпания присылала ссылку на оплату», – поясняет она.

Отсутствие регулярного авиасообщения частично компенсируется бизнес-авиацией, полеты которой официально ограничены не были. Руководитель проекта BizavNews Дмитрий Петроченко называет особенностью летнего сезона этого года развитие jet-sharing, когда операторы продавали кресла разным путешественникам. Самыми популярными направлениями были Ницца и Лондон, пользовалась спросом также Турция. При этом, несмотря на рост пассажиропотока, ценник не вырос, говорит господин Петроченко. По его словам, перелет из РФ по указанным маршрутам мог стоить около €3–3,5 тыс. Внутри Европы рейсы бизнес-авиации даже подешевели.

Как рассказывает Дмитрий Петроченко, если в прошлом году рейс Люксембург–Ницца стоил примерно €2,3 тыс., в этом году – €1,69 тыс. Для въезда в другие страны, по словам эксперта, от пассажиров требовался вид на жительство, либо медицинское обоснование путешествия, либо наличие в стране пребывания близких родственников. Кроме того, «почти не смотрели» на тех, у кого были трудовые соглашения. Как отмечает господин Петроченко, основные хлопоты по оформлению документов брали на себя операторы бизнес-авиации.

Аналогичные полеты организовывали и операторы делового туризма. Гендиректор агентства «Аэро клуб» Юлия Липатова рассказывает, что ее компания самостоятельно

фрахтовала как самолеты бизнес-авиации, так и чартерные. «Такие рейсы иногда выглядели как авиатакси с остановками в разных странах по пути следования, например Ростов-на-Дону–Бухарест–Загреб–Мюнхен», – поясняет она. Их организацию эксперт называет технически сложной: для каждого полета требовалось получить разрешение правительственного оперштаба по борьбе с COVID-19. «Это вносило элемент неожиданности. Например, один из рейсов мы переносили трижды из-за отсутствия ответа», – вспоминает госпожа Липатова.

По земле и морю

Отказ Белоруссии ограничивать международные авиасообщения на фоне распространения COVID-19 привел к взрывному росту спроса россиян на автобусные поездки в страну. По данным «Туту.ру», спрос на билеты в Минск из разных городов РФ осенью увеличился на 60% к аналогичному периоду прошлого года. Заместитель исполнительного директора «Туту.ру» Сергей Николаев называет Белоруссию для многих пассажиров единственной возможностью попасть в европейские страны. Некоторые компании, по его словам, сейчас продают стыковочные рейсы: пассажир едет на одном автобусе до Минска, где пересеживается на другой, который следует в Европу. Господин Николаев добавляет, что из России также ходят автобусы на Украину, в Молдавию и другие страны постсоветского пространства, но чаще всего эти перевозки нелегальные.

Сложнее оказалась ситуация с водным транспортом. Генеральный продюсер Большой арктической регаты Станислав Корякин отмечает, что пересечь границу РФ на судне и выйти в международные воды теоретически было можно, но сложно зайти в порт прибытия. Так, по его словам, в ЕС во время ограничений сойти разрешалось только при наличии вида на жительство. Экипажам тех судов, которых ограничительные меры застали в море, приходилось платить местным жителям за доставку питьевой воды и продуктов. Кроме того, сдерживающим фактором выступали расстояния. Так, отмечает господин Корякин, путь от Санкт-Петербурга в Финляндию по морю занимает двое суток, а на такое способна не каждая яхта. Зато в июле и августе спрос на туристическую аренду яхт в Европе со стороны россиян начал активно расти. По данным сервиса Click & Boat, число запросов даже превысило на 20% показатель прошлого года. Самые популярные локации россиян – формально закрытые французские Канн и Гольф-Жуан.

Сложности въезда

По данным погранслужбы ФСБ, во втором квартале, то есть в период действия наиболее жестких ограничений, в Россию удалось приехать 509 тыс. иностранцев. Большинство из них – граждане Казахстана, Украины и Филиппин.

Организовать такое путешествие было непросто. Юлия Липатова вспоминает, как один экспат, СЕО российской компании, за несколько дней до объявления ограничений вылетел на встречу в Минск, а вернуться обратно смог уже только в июле, когда въезд иностранцев был частично разрешен. «Все это время наше агентство искало способы возврата, но безуспешно», – рассказывает она.

Опыт экспата не соответствует сообщениям о легкости въезда в Белоруссию и выезда из нее. Но источники “Ъ” поясняют, что для иностранцев ситуация была сложнее и в целом, для всех, многое зависело просто от настроения конкретного пограничника.

Сейчас, согласно распоряжению правительства РФ, прибывать в страну свободно могут граждане Турции, Танзании, Великобритании, ОАЭ, Абхазии, Швейцарии, Мальдив и ОАЭ. Для остальных граница остается формально закрытой. Исключения делаются для близких родственников россиян, приглашенных высококвалифицированных специалистов, иностранцев, приезжающих для ухода за членом семьи или участия в похоронах. Кроме того, приезжать в Россию можно для лечения.

Именно последнюю лазейку используют чаще всего. «В августе мы выдали около десяти справок-вызовов и заметили, что клинику посетил только один пациент», – рассказывает главврач петербургской офтальмологической клиники «Я вижу» Виталий Авалиани. К

концу месяца число запросов, по его словам, резко увеличилось до пяти-десяти в день. Сейчас клиника ввела электронную предоплату – 5 тыс. руб. за оформление справки, которая входит в стоимость процедур. По словам господина Авалиани, мера отсеивает 80–90% обращений, большинство из которых с Украины, из Белоруссии и республик Средней Азии.

В «Медси» также столкнулись с большим количеством запросов иностранных пациентов. По словам представителя компании Евгения Лазарева, как правило, это запросы неопределенного характера: «хотим лечиться у вас», «нужна какая-нибудь программа диагностики» и т. д. «Медси» запрашивает медицинскую документацию и клиническую картину со слов пациента, записывает на первичный прием и отслеживает прибытие. «Как правило, все доезжают до клиники, другой вопрос – насколько лечение им было необходимо», – уточняет господин Лазарев. Он отмечает, что большая часть запросов поступает из Казахстана, Белоруссии, Узбекистана, Литвы, Эстонии. Евгений Лазарев рассказывает, что в «Медси» обращались и туркомпании из разных стран с просьбой о содействии во въезде: «На прямые финансовые предложения мы, естественно, ответили отказом».

Но далеко не все настолько щепетильны. Некоторые компании прямо предлагают продажу оформленных приглашений на лечение в Россию, а пользователи соцсетей обсуждают возможность их изготовления собственными силами и дают друг другу ценные советы. Например, гражданин, пересекавший границу РФ и Казахстана, утверждает, что «обязательно должно быть написано «на лечение», госпитализация не подходит». Однако контроль, судя по опыту путешественников, в основном «проходит достаточно формально».

<https://www.kommersant.ru/doc/4484591>

РБК; ИННА СИДОРКОВА; 2020.10.09; ВЛАСТИ ОБЪЯВИЛИ СРОКИ ПЕРВОГО ПОЛЕТА МС-21 С ОТЕЧЕСТВЕННЫМИ ДВИГАТЕЛЯМИ; СЕЙЧАС ЭТОТ САМОЛЕТ ОСНАЩАЕТСЯ АМЕРИКАНСКИМИ ДВИГАТЕЛЯМИ PRATT & WHITNEY

Первый полет МС-21 с отечественными двигателями должен состояться в этом году, заявил **вице-премьер** Юрий Борисов во время поездки в Пермский край, передает корреспондент РБК.

«В этом году должен состояться полет [МС -21 с отечественными двигателями], комплекты [двигателей] уже поставлены в «Иркут». Там находится сборочная бригада. По моей информации, никаких сложностей и предпосылок срыва не должно быть. Мы надеемся, что в этом году МС-21 полетит уже с российским двигателем», – сказал он.

Ранее в интервью РБК глава авиакластера Ростеха Анатолий Сердюков также говорил, что первый полет МС-21 с отечественным двигателем ПД-14 может состояться в конце этого года. «В конце июня была техническая примерка двигателя», – говорил он.

При этом Сердюков отмечал, что до конца 2020 года МС-21 вряд ли получит сертификат. «Тут как раз сложности, связанные в том числе с пандемией, в первую очередь с проведением испытаний в различных климатических зонах, с логистикой, перемещением специалистов, в том числе иностранных, которые участвуют в программе. Границы ведь закрыты», – объяснял Сердюков.

ПД-14 – первая полностью российская силовая установка для пассажирских авиалайнеров, созданная после распада СССР. Двигатель в конце 2018 года получил необходимый для начала серийного производства сертификат **Росавиации**. Планируется, что ПД-14 станет базовым для авиалайнера МС-21-300 – нового пассажирского среднемагистрального самолета, способного перевозить 211 пассажиров.

МС-21 должен заменить устаревшие советские «Як», «Ту» и «Ил» и стать конкурентом самолетов от Boeing и Airbus. Его создает корпорация «Иркут» при участии Опытно-

конструкторского бюро им. А. С. Яковлева (входят в состав Объединенной авиастроительной компании «Ростеха»). В мае 2017 года МС-21 впервые поднялся в воздух. **Вице-премьер** Борисов рассказывал, что всего до 2025 года на создание среднемагистрального лайнера МС-21 будет потрачено 465 млрд руб. По его словам, поставки новых самолетов планируется начать в 2020 году. Заявленная цена самолета – \$91 млн.

Первые МС-21 оснащаются американскими двигателями Pratt & Whitney PW1400G. Массовое производство планируется начать с 2025 года. В апреле 2019 года Минпромторг объявил тендер стоимостью 12 млрд руб. на доработку авиационного двигателя ПД-14 перед прохождением сертификации в Европейском агентстве по безопасности полетов (EASA), который в будущем позволит эксплуатировать МС-21-300 в Европе. Тендер выиграла ОДК. Согласно опубликованной документации к госконтракту, корпорация завершила первый этап работ 30 июля 2019 года.

В ОДК обещают, что новый двигатель позволит снизить удельный расход топлива на крейсерском режиме на 12–16% и стоимость летного часа на 15%. Он будет соответствовать требованиям по шуму ИКАО и превзойдет находящиеся в эксплуатации зарубежные аналоги по экологичности. Технологии, применяемые при производстве ПД-14, среди которых 3D-моделирование и 3D-печать, ОДК использует для создания двигателя большой тяги ПД-35 для перспективных широкофюзеляжных дальнемагистральных самолетов, включая российско-китайский проект CR929.

<https://www.rbc.ru/business/09/09/2020/5f57dc5c9a79470e0714a1e8>

РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА, АННА БАЛАШОВА, АНАСТАСИЯ СКРЫННИКОВА; 2020.10.09; РСПП ЗАПРОСИЛ КВОТУ В ГОСКОМПАНИЯХ; АЛЕКСАНДР ШОХИН ПРЕДЛОЖИЛ ВКЛЮЧАТЬ БИЗНЕСМЕНОВ В РУКОВОДСТВО КОНТРОЛИРУЕМЫХ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ АО

Глава РСПП Александр Шохин предложил правительству выдвигать бизнесменов в советы директоров крупнейших компаний с госучастием. Госкомпании по-разному отнеслись к этой идее

Глава Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП) Александр Шохин предложил первому **вице-премьеру Андрею Белоусову** выдвигать в советы директоров крупнейших компаний с госучастием бизнесменов из состава правления союза. Инициатива обсуждалась на встрече членов РСПП с **Белоусовым** 3 сентября, рассказали РБК два источника, близких к ее участникам. По словам собеседников РБК, первый **вице-премьер** пообещал рассмотреть это предложение и поручить Минфину его проработку.

Представитель РСПП подтвердил РБК, что на встрече обсуждалось это предложение. Представитель первого **вице-преьера** отказался от комментариев.

РБК направил запрос в Минфин.

Зачем выдвигать бизнесменов в советы госкомпаний

С идеей привлекать бизнесменов из бюро правления РСПП, членов правления союза председателей комитетов и комиссий в советы директоров (наблюдательные советы) госкомпаний выступал владелец группы ЕСН и глава комитета по ведению Национального реестра независимых директоров при РСПП Григорий Березкин. Об этом говорится в протоколе заочного заседания бюро РСПП от 30 июля (есть в распоряжении РБК). За инициативу тогда голосовали 23 члена бюро, против двое – глава РЖД Олег Белозеров и глава «Газпром нефти» Александр Дюков. Один – акционер «Норникеля» Владимир Потанин – воздержался.

Речь идет о крупнейших госкомпаниях из специального перечня, утвержденного распоряжением правительства № 91-р от 23 января 2003 года, в который входят 50 акционерных обществ, включая «Роснефтегаз», «Роснефть», «Газпром», «Аэрофлот»,

АЛРОСА и РЖД. Еще 30 июля бюро РСПП приняло решение направить эту инициативу в правительство, следует из письма Шохина членам правления (документ был направлен 10 августа, его содержание подтвердил представитель союза).

Шохин попросил членов бюро правления и председателей комитетов и комиссий при РСПП до 1 сентября представить информацию о том, в советы директоров каких компаний целесообразно предложить кандидатуру бизнесмена с учетом «курируемого в РСПП направления, опыта профессиональной и предпринимательской деятельности, а также исключения возможного конфликта интересов» на 2021/22 корпоративный год. Глава РСПП рекомендовал членам союза, заинтересованным в выдвижении своих кандидатур, оформить членство в национальном реестре независимых директоров, созданном в 2006 году. Состав этого реестра формируется «из числа профессионалов, имеющих высокую деловую репутацию и опыт работы в органах управления ведущих компаний России», говорится на сайте организации. Сейчас в него входят 175 человек. Сбор предложений продлен и будет завершён до конца недели, уточнил представитель РСПП.

При этом, как отмечает Шохин в письме, до рассмотрения правительством конкретных кандидатур их предварительное обсуждение проводится на заседаниях отборочных комиссий при Росимуществе. В агентстве, в свою очередь, РБК сообщили, что «привлечение профессиональных управленцев, не являющихся госслужащими», ведётся на постоянной основе. Формирование советов директоров осуществляется в соответствии с установленными Минэкономразвития критериями: по наличию образования, компетенций, профессиональных навыков и опыта работы. «Также одним из важных моментов для отбора и выдвижения кандидатов является необходимость исключения в их деятельности конфликта интересов при избрании в советы директоров», – добавляет представитель агентства, отмечая, что «Росимущество позитивно относится к инициативе РСПП».

Бизнесмены уже участвуют в управлении госкомпаний из специального перечня. Например, членами наблюдательного совета АЛРОСА являются предправления «Сибура» Дмитрий Конов (независимый директор) и Владимир Рашевский, совладелец СУЭКа и глава «Еврохима». Гендиректор золотодобывающей компании «Полус» Павел Грачев входит в советы директоров «РусГидро» и ФСК «ЕЭС» в качестве независимого директора. Григорий Березкин ранее более десяти лет – с 2010 по 2020 год – входил в совет директоров РЖД, в новый состав совета он не вошел.

Как госкомпаниям относятся к идее

Госкомпаниям, чьи руководители входят в бюро правления союза, по-разному отнеслись к идее выдвижения бизнесменов в их советы директоров.

Против выступил член бюро правления Олег Белозеров, следует из его отзыва на инициативу, направленного Шохину. Он указал, что включение в советы директоров госкомпаний бизнесменов может привести к возникновению конфликта интересов. Например, если эти бизнесмены владеют частными компаниями, которые являются контрагентами или партнерами госкомпаний, в совет директоров которой они номинируются. Несмотря на то что Шохин указал на необходимость учитывать возможный конфликт интересов при выдвижении кандидатуры в своем обращении к членам РСПП, Белозеров указал на этот риск на встрече с **Белоусовым**, рассказали РБК два источника. Представитель РЖД отказался от комментариев.

Президент «Ростелекома» Михаил Осеевский уверен, что есть и очевидные плюсы, когда члены РСПП входят в совет директоров госкомпаний. «Представляется, что при выдвижении кандидатов акционеры руководствуются в первую очередь интересами компании, учитывая опыт и экспертизу каждого номинанта. Уверен в квалификации и широкой экспертизе членов бюро правления РСПП, которые могут быть полезны

компаниям самых разных отраслей», – считает Осеевский, подчеркивая, что выдвижение кандидатов в совет директоров – это исключительное право акционеров компании.

Представитель «Почты России» Софья Ваняткина отметила, что, по сути, речь идет о практике включения в советы независимых директоров: «У нас она уже существует, мы ее приветствуем. В случае с бюро РСПП мы понимаем также, что люди там доказали свою предпринимательскую эффективность, а значит, подходят на места независимых директоров в составах советов».

Руководитель группы оценки рисков устойчивого развития АКРА Максим Худалов в целом согласен, что в случае включения членов правления РСПП в советы директоров госкомпаний возможны риски конфликта интересов при наличии в их советах директоров бизнесменов, владеющих потребителями услуг энергоснабжения или грузоперевозок. Риск конфликта интересов есть, но, с другой стороны, существует понятие сделки с заинтересованностью, когда в случае риска конфликта интересов член совета директоров не участвует в голосовании, замечает эксперт.

В случае включения членов правления РСПП в советы директоров госкомпаний есть риск их постоянной занятости и отсутствия реальной возможности погружаться в детали, замечает представитель Ассоциации по защите прав инвесторов (АПИ), ссылаясь на опыт работы с несколькими компаниями. К тому же они зачастую не готовы принципиально противостоять мнению менеджмента или представителей основного акционера (государства) в случае необходимости, добавляет он.

С учетом этого, как правило, крупные бизнесмены не могут быть независимыми директорами, в которых нуждаются госкомпании, но в то же время они могут «дать дельный совет» менеджменту, сказал представитель АПИ. «Если выбирать между неисполнительным директором – представителем основного акционера (например, чиновником), то лучше крупный бизнесмен, при условии исключения конфликта интересов», – резюмировал он.

<https://www.rbc.ru/newspaper/2020/09/09/5f522eae9a7947853c22ba1c>

КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСЕЙ ШАПОВАЛОВ; 2020.10.09; КАРАНТИНУ ВЫСТАВИЛИ СЧЕТ; ПОТЕРИ ОТ НЕГО ВО ВТОРОМ КВАРТАЛЕ СТОИЛИ 7,5% ВВП

Согласно первой оценке Росстата производственным методом, ВВП снизился во втором квартале 2020 года на 8% после роста на 1,6% в первом. Данные статистики подтверждают расчеты экономистов: в Центре исследований отраслевых рынков РАНХиГС подсчитали, что карантин стоил экономике РФ 0,5% от объема ВВП 2019 года в первом и 7,5% во втором квартале 2020 года. Секторы-лидеры, обеспечившие такие потери ВВП, – услуги, торговля, транспорт, сельское хозяйство и строительство, что также подтверждается данными Росстата.

Опубликованная в среду Росстатом первая оценка ВВП методом производства зафиксировала спад экономики во время карантинного второго квартала на 8% и на 3,4% за полугодие. Эта оценка оказалась лучше предварительной по второму кварталу (8,5%) из-за «уточнения статистической отчетности, представленной предприятиями, и получения дополнительной информации от Банка России», пояснили в ведомстве.

В то же время в свежем августовском мониторинге экономической ситуации в России, который проводится Институтом Гайдара и РАНХиГС, в том числе представлены результаты оценок потерь экономики и ее отдельных отраслей в период карантина – в первом и втором кварталах 2020 года. Расчеты произведены экономистами Центра исследований отраслевых рынков РАНХиГС на основе фактической статистики за январь 2005 года – июнь 2020 года; отраслевые индексы производства добавленной стоимости были разложены на трендовую, календарную составляющие и выбросы. После этого с

помощью производственного календаря 2020 года был восстановлен индекс выпуска по отраслям с учетом этих компонент.

Потери оценивались как разность между валовой добавленной стоимостью, рассчитанной с использованием индекса производства при плановом числе рабочих дней и с использованием фактических значений индекса производства, то есть с учетом карантина.

С учетом того, что в первом квартале карантин уменьшил число рабочих дней по сравнению с планом на 3, а во втором – на 23, общие потери добавленной стоимости составили 0,49% и 7,53% от объема ВВП, произведенного в 2019 году соответственно.

Отраслевые оценки РАНХиГС фиксируют: фактически все негативное влияние на ВВП оказали потери производства добавленной стоимости в семи секторах – прочих услугах, оптовой и розничной торговле, транспорте, сельском хозяйстве, строительстве и обработке (см. график). При этом с большим отрывом лидирует сектор услуг – на него пришлось заметно больше половины всех потерь. Среди обрабатывающих отраслей хуже других ситуация выглядит в производстве кокса и нефтепродуктов, транспортных средств, готовых металлических изделий и компьютеров.

Схожие изменения в производстве добавленной стоимости фиксируют и данные Росстата. Во втором квартале самое заметное падение ее выпуска обнаружено в деятельности гостиниц и ресторанов (на 56,9%), в области культуры и спорта (28%), транспорте (19,3%), торговле (12,7%), прочих услугах населению (28,6%) и обработке (7,9%). При этом рост производства добавленной стоимости в сельском хозяйстве замедлился до 0,4% во втором квартале с 2,3% в первом квартале 2020 года на фоне благоприятной конъюнктуры, сложившейся в секторе.

На фоне мирового снижения спроса на энергоресурсы существенное падение наблюдалось в добывающей отрасли (12,8%)», – отмечают в Росстате, впрочем, в РАНХиГС считают вклад сектора в потери от карантина незначительным – всего 0,01% от ВВП 2019 года.

Между тем если оценивать потери выпуска самих секторов, многие из которых просто незаметны в ВВП, то лидерами становятся оптовая торговля (минус 13,1% объема выпуска 2019 года во втором квартале 2020 года), другие услуги (минус 13% соответственно), розничная торговля (минус 10%), транспорт (минус 9%), производство автотранспортных средств (минус 7,7%), производство кожи и изделий из нее (минус 5,5%) и мебели (минус 5,3%).

<https://www.kommersant.ru/doc/4484530>

КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2020.10.09; БЕНЗИН СОХРАНЯЕТ СПОКОЙСТВИЕ; ОН ДЕШЕВЕЕТ В ОПТЕ И НЕ ДОРОЖАЕТ В РОЗНИЦЕ

Стоимость бензина перестала расти в рознице и более месяца устойчиво снижается в оптовом звене. Участники рынка, которые прежде опасались взлета цен на фоне осенних ремонтов на НПЗ, уже не ожидают какой-либо напряженности на рынке топлива из-за значительных запасов на нефтебазах и ослабления спроса после завершения периода отпусков. Более того, потенциальная вторая волна коронавируса может оказать дополнительное давление на цены.

Стоимость топлива на АЗС не растет вторую неделю подряд, следует из данных Росстата от 9 сентября. В среднем бензин АИ-92 и АИ-95 стоит 43,15 руб. и 46,93 руб. за литр соответственно, при этом с начала года этот вид топлива подорожал на 2,1%. «Инфляция за семь месяцев составила около 3%, при этом цены на бензин выросли примерно на 1,4–2%, на дизтопливо – тоже в пределах инфляции», – говорил в начале сентября глава Минэнерго Александр Новак.

Одновременно снижаются и биржевые цены на топливо. Так, 9 сентября АИ-92 и АИ-95 подешевели на 0,7%, до 48,6 тыс. руб. и 49 тыс. руб. за тонну соответственно. Бензин АИ-95 дешевеет с начала июля, а АИ-92 – с конца месяца после летних пиков, при этом в августе снижение цен ускорилось. Так, за последний месяц АИ-95 на бирже подешевел

уже на 12%, а АИ-92 – на 5%. При этом ряд собеседников “Ъ” прогнозировали, что осенью топливо может подорожать из-за профилактических работ на НПЗ. Но ослабление спроса на топливо в связи с окончанием сезона отпусков оказалось более существенным фактором для биржевых цен.

Активный рост цен на топливо на СПБМТСБ наблюдался с мая по июнь на фоне резкой активизации спроса после пандемии коронавируса. Тогда многие НПЗ, сократившие переработку во время пандемии, не успели оперативно увеличить объем предложения после снятия карантинных ограничений. Пик цен на бензин наблюдался в июне-июле, в результате чего регуляторы требовали от нефтекомпаний увеличивать выпуск топлива, в результате рынок стал постепенно стабилизироваться. Стоимость АИ-95 и АИ-92 достигала 59,6 тыс. руб. и 51,5 тыс. руб. за тонну.

На внутреннем рынке в этом году мы наблюдали снижение спроса до 50% на заправках, сейчас мы видим восстановление спроса до уровня 85–90% от докризисного

Фундаментальная причина падения цен в том, что вплоть до начала августа на российском оптовом рынке бензин торговался с весьма высокой премией относительно экспортной альтернативы, говорил в августе глава «Петромаркета» Иван Хомутов. По его словам, премия сформировалась еще в мае, когда НПЗ терпели убытки и были вынуждены минимизировать их путем повышения цен на бензин на российском рынке (см. “Ъ” от 10 августа). В июле заводы стали выбираться из убытков и смогли довести объемы поставок до аналогичных показателей прошлого года. При этом спрос на топливо, по оценке Александра Новака, пока восстановился только до 85–90% от докризисного уровня.

По мнению вице-президента Российского топливного союза Рината Фаттахова, рынок бензина прошел кризисный период и уже почти стабилизировался, хотя «мы видим, что стоимость топлива все еще выше на 2 тыс. руб. на тонну, чем год назад». Так, крупные нефтекомпании накопили значительные запасы топлива на нефтебазах перед ремонтами на НПЗ (почти 1,7 млн тонн бензинов и 2,7 млн тонн дизтоплива), отмечает он, в то же время после сезона отпусков спрос на АЗС заметно снизился. «Параллельно ряд НПЗ все еще находятся на плановых ремонтах, но я не ожидаю серьезной напряженности на рынке», – говорит он.

Пока ситуация выглядит так, что рынок входит в традиционный осенний понижительный тренд, который обычно продолжается до марта. Более того, дополнительное давление на цены может оказать вторая волна коронавируса и возвращение ограничений на передвижение – это, в свою очередь, снизит спрос на топливо. В то же время, судя по заявлениям мэра Москвы Сергея Собянина 8 сентября, власти пока не намерены возвращать жесткий карантин «даже при повышении заболеваемости в осенне-зимний период».

<https://www.kommersant.ru/doc/4484520>

ОГТРК «ЯМАЛ-РЕГИОН»; ИВАН ДРИБАС; 2020.09.09; ЛИХАЧИ НА ЭЛЕКТРОСАМОКАТАХ. ГДЕ ОНИ ДОЛЖНЫ ЕЗДИТЬ И ПОЧЕМУ НЕ ТРЕБУЮТСЯ ПРАВА?

Конфликт интересов. Обладатели средств индивидуальной мобильности ищут своё место, нет, не под солнцем, на проезжей части. Водители электросамокатов, сигвеев и гироскутеров пока приравнены к пешеходам. Впрочем, **Минтранс** предлагает выделить их в отдельную категорию и согласовать место езды и скорость, а она – немалая. Нередко, когда лихачи на электросамокатах становятся виновниками ДТП. Как снизить риск?

Получается, что на двухколёсных лихачей ополчились и водители, и пешеходы. Чья возьмёт? Впрочем, победить может только здравый смысл и забота о тех, кто идёт, едет или летит рядом.

<https://yamal-region.tv/news/47883/>

ВОЛОГДА.РУ; КАРИНА ЕРШОВА; 2020.09.09; ОТКРЫТ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ОБХОД ВОЛОГДЫ – ЕДИНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ ЦЕНТРА И СЕВЕРО-ЗАПАДА РОССИИ

Сегодня запустили движение на заключительном участке, соединяющем трассу М-8 с уже существующим обходом. В открытии крупнейшего инфраструктурного объекта приняли участие Полномочный представитель **Президента РФ** в СЗФО Александр Гуцан, Губернатор Олег Кувшинников, представители областных и городских властей.

Напомним, что в 2015 году проект строительства заключительного этапа обхода Вологды одобрил **Президент РФ Владимир Путин** во время встречи с Губернатором Олегом Кувшинниковым. На реализацию масштабного проекта из федерального бюджета выделили почти 12 млрд рублей. Работы начались в 2018 году. В прошлом году открыли первый участок – от трассы А-114 Вологда – Новая Ладога до автодороги Вологда – Норобово. Сегодня ввели в эксплуатацию второй – от развязки на автодорогу Вологда – Норобово до выхода на трассу М-8 в направлении Москвы.

«Сегодня важное событие не только для Вологодской области, Северо-Запада, но и для России в целом. **Президент России Владимир Путин** поставил задачу – создать единую транспортную систему, соединить все регионы логистическими цепочками. И сегодняшнее открытие новой дороги свидетельствует о том, что на Вологодчине эта задача выполняется», – сказал Полномочный представитель **Президента РФ** в СЗФО Александр Гуцан.

Новый обход Вологды позволит полностью вывести весь транзитный транспорта за пределы Вологды, связав между собой три федеральные трассы: М-8 Холмогоры, А-114 Вологда – Новая Ладога и А-119 Вологда – Медвежьегорск. Это в том числе значительно улучшит дорожную и экологическую обстановку в городе. Т. к. проходивший транзит не только затруднял движение транспорта внутри города, но и загрязнял воздух, негативно сказывался на состоянии дорог.

«Сегодня Вологда, жители города, вздохнут свободно. Весь транзит, который идет «кабина в кабину», уйдет из Вологды и пройдет именно здесь – по новому обходу. Это другое качество жизни, где город только для горожан, а транзит идет на обход. Я благодарен за это нашему Президенту **Владимиру Путину**, министру транспорта РФ **Евгению Дитриху**, руководителю **Федерального дорожного агентства Андрею Костюку** и нашему полпреду Александру Гуцану», – говорит Губернатор Вологодской области Олег Кувшинников.

Работы выполняла компания «ВАД», которая, к слову, делала трассу Таврида в Крыму. За год построено 7,9 км дороги с современным асфальтобетонным покрытием марки ЩМА-20, две транзитные развязки, путепровод и мост. В целом четвертый пусковой комплекс обхода представляет собой почти 17-километровую четырехполосную автодорогу с тремя двухуровневыми развязками, двумя мостами через реки Шограш и Содема протяженностью 140 метров и двумя путепроводами. На всем протяжении установлено ограждение и освещение, вблизи населенных пунктов – шумозащитные экраны. Для водителей большегрузов предусмотрены две площадки для отдыха.

«Это стратегически важный объект для Вологды. Он даст серьезный импульс и толчок в развитии и экономики прилегающих территорий, и улучшения экологии нашего города, потому что весь транзитный транспорт уйдет с улиц города. Я хочу сказать слова благодарности Губернатору области Олегу Кувшинникову и, конечно же, **Президенту России Владимиру Путину** за реализацию проекта», – прокомментировал Мэр Вологды Сергей Воропанов.

Автомобильная дорога М-8, частью которой стал обход Вологды, обеспечивает транспортные связи центральных регионов России. Новый участок повысит удобство и скорость передвижения легкого, пассажирского и грузового транспорта, идущего транзитом через наш регион.

«Сегодняшнее открытие участка трассы М-8 – это каркас, который позволяет соединить транспортные артерии Северо-Западного федерального округа. Это и дорога на Москву, на Санкт-Петербург, на Карелию и Архангельск. Практически образуется транспортный трап, который позволяет перераспределять транспортные потоки. Безусловно, это скажется и на экономическом развитии Вологодской области, в целом СЗФО. К тому же колоссальный транспортный поток будет выведен с дорог Вологды, старейшего русского города с большой многовековой историей», – говорит Полномочный представитель **Президента РФ** в СЗФО Александр Гуцан.

Добавим, что строительство 31-километрового обхода Вологды продолжалось с начала века. В период с 2000 по 2008 годы построили три первых этапа, общей протяженностью 14,5 км и стоимостью 2,5 млрд рублей. В прошлом году их передали в федеральную собственность. Перед открытием все три участка отремонтировали на федеральные средства в размере 527 млн рублей.

<http://vologda.ru/news/housing/47476/>

РИА НОВОСТИ; 2020.09.09; ВСЕ ВОСЕМЬ ТЕНДЕРОВ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАССЫ МОСКВА-КАЗАНЬ НЕ СОСТОЯЛИСЬ

Семь из восьми тендеров «Автодора» на проектирование и строительство платной скоростной трассы М-12 из Москвы в Казань признаны несостоявшимися из-за того, что на них подали по одной заявке, еще один тендер заказчик отменил, следует из анализа данных портала госзакупок, с которыми ознакомилась РИА Новости.

Ранее компания объявила восемь конкурсов на общую сумму в 507,5 миллиарда рублей. Во вторник на портале госзакупок появились протоколы о том, что семь из восьми тендеров признаны несостоявшимися из-за того, что на них поступило лишь по одной заявке.

«Компания «Российские автомобильные дороги» приняла решение о проведении закупки с единственным поставщиком (исполнителем, подрядчиком) по результатам конкурентной процедуры», – говорится в протоколах о принятии решения. Наименования компаний, подавших заявки, не указываются.

Также «Автодор» отменил закупку по седьмому этапу трассы, предполагающему строительство участка с 585-го по 663-й километры, объединяющего Чувашию и Татарстан.

<https://realty.ria.ru/20200908/moskva-kazan-1576947150.html>

ТАСС; 2020.09.09; ХУСНУЛЛИН: СТРОИТЕЛЬСТВО ОБЪЕЗДА КЕМЕРОВА ПОКА НЕ ПРЕДУСМОТРЕНО ФЕДЕРАЛЬНЫМ БЮДЖЕТОМ

Финансирование проекта по строительству трассы в обход города Кемерово, по которому пройдет автомобильная дорога Р-255 «Сибирь», федеральным бюджетом пока не предусмотрено. Тем не менее, правительство РФ поддерживает данный проект и будет искать дополнительные источники для его финансирования в будущем, сообщил журналистам в среду **вице-премьер** правительства РФ **Марат Хуснуллин** во время рабочего визита в Кемерово.

Кемерово является единственным крупным городом Сибири, через который проходит федеральная трасса. Это затрудняет дорожное движение и негативно сказывается на экологии. Власти Кузбасса за свой счет сделали проект объездной трассы и в январе текущего года передали его в Главгосэкспертизу. Стоимость строительства **Минтранс РФ** предварительно оценил в 41 млрд рублей.

«Пока проект находится в стадии обсуждения, вопрос, безусловно, для Кемерово нужный, мы поддерживаем этот проект, но сегодня есть ограничения федерального бюджета по финансированию, поэтому мы договорились еще раз посмотреть стоимость проекта, этапность. По мере того, как будет сделано технико-экономическое обоснование проекта

мы, безусловно, будем включать его в программу строительства с изысканием дополнительных источников», – сказал Хуснуллин.

Он также отметил, что в настоящий момент ведется проработка проекта и его оптимизация с точки зрения финансовых и технических решений.

Первый вице-премьер РФ Андрей Белоусов во время визита в Кузбасс в марте текущего года отмечал, что проект строительства автодорожного объезда города Кемерово является приоритетным для включения в **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** до 2024 года (КПМИ). В качестве возможных источников финансирования он называл экономию по другим проектам КПМИ.

Северо-западный обход Кемерово спроектирован как дорога первой категории с четырьмя полосами движения, по две в каждом направлении, с разделением встречных потоков транспорта. Протяженность первого участка объездной автотрассы составит около 48 км. Он должен включать в себя возведение нового автомобильного моста через реку Томь. Власти Кузбасса рассчитывали начать строительство уже в конце 2020 года.

<https://tass.ru/sibir-news/9411365>

<https://realty.ria.ru/20200909/avtoobezd-1576995360.html>

ВЕДОМОСТИ; 2020.09.09; КОСТИН ЗАЯВИЛ О НЕЖЕЛАНИИ ГОССТРУКТУР ПРИВЛЕКАТЬ ЧАСТНЫЙ КАПИТАЛ В ИНФРАСТРУКТУРУ

Председатель правления банка ВТБ Андрей Костин заявил об отсутствии желания у правительственных структур привлекать частные средства в проекты по развитию инфраструктуры. Об этом он сказал на Московском финансовом форуме, трансляцию которого вел телеканал «Россия 24».

«Мы знаем, что сегодня в **нацпроекте** по инфраструктуре было заложено чуть ли не 3 трлн денег частных инвесторов, которые должны были инвестировать. Мы не видим сегодня желания со стороны правительственных структур сильно привлекать туда деньги. Пример простой: мы полтора года проработали над проектом участия в ГЧП Москва – Казань: строительство дороги. Сейчас нас оттуда очень плавно и жестко выкинули», – сказал Костин.

По его словам, этот проект финансируется за счет государственных средств. Помимо этого Костин заявил, что не видит ни одного проекта, который государство предлагало бы бизнесу на базе государственно-частного партнерства. Отказ государства от возобновления таких проектов будет большой ошибкой, считает он.

Планируется, что новая скоростная дорога протяженностью 794 км пройдет от Москвы (пересечение с Северо-восточной хордой) до Казани и свяжет крупнейшие региональные центры и агломерации (Московская, Владимирская, Нижегородская области, республики Чувашия и Татарстан) с сетью скоростных автодорог европейской части России (М-11, ЦКАД, М-3 «Украина», М-1 «Беларусь», М-4 «Дон»).

<https://www.vedomosti.ru/finance/news/2020/09/08/839216-kostin-zayavil-o-nezhelanii-gosstruktur-privlekat-chastnii-kapital-v-infrastrukturu>

ТАСС; 2020.09.09; ВЛАСТИ КАМЧАТКИ НАПРАВИЛИ В СОВЕТ ФЕДЕРАЦИИ ИДЕИ ПО РАЗВИТИЮ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

Власти Камчатки представили в Совет Федерации предложения по развитию Северного морского пути (СМП), среди которых – обязательная обратная загрузка лихтеровозов, что позволит повысить качество жизни камчатцев, сообщается в среду на сайте краевого правительства.

В мае врио главы Камчатки Владимир Солодов обратился к **президенту России Владимиру Путину** с предложением запустить регулярные поставки рыбы по СМП. Глава государства поручил **Министерству транспорта РФ**, Росатому и другим

профильным ведомствам проработать вопрос поставок камчатской и дальневосточной рыбы в европейскую часть России.

«В транспортировке рыбы на центральные рынки Российской Федерации Северным морским путем очень важна обратная загрузка. Доставка по этой артерии даст удешевление товаров, продуктов питания, строительных материалов здесь на Камчатке. Хочу отметить, что **президентом РФ** передо мной лично поставлена задача работать по удешевлению стоимости жизни на Камчатке. И как раз задействование обратной загрузки – один из прямых механизмов ее решения», – приводятся в сообщении слова Солодова.

Первый в этом году лихтеровоз «Севморпуть» 8 сентября покинул порт Петропавловска-Камчатского: судно по Северному морскому пути доставит в Санкт-Петербург 5,5 тыс. тонн замороженной рыбной продукции. Ожидаемая дата прибытия в северную столицу – 25 сентября. Власти Камчатки рассчитывают, что количество подобных рейсов будет увеличено до четырех ежегодно.

<https://tass.ru/ekonomika/9406339>

ТАСС; 2020.09.09; ХУСНУЛЛИН РАССКАЗАЛ ОБ ИЗМЕНЕНИИ ПОДХОДА К РЕМОНТУ ДОРОГ В РОССИИ С 1 СЕНТЯБРЯ

Заказчики дорожных работ могут выбирать подрядчиков на квалификационном конкурсе, объединяющем разработку проекта и сами работы, а не на отдельных аукционах как было ранее. О соответствующих изменениях в законодательстве с 1 сентября рассказал журналистам **вице-премьер РФ Марат Хуснуллин**.

«У нас произошли изменения в законодательстве: с 1 сентября заказчики могут выбирать подрядчиков по конкурсу, а в конкурсных условиях прописывать квалификацию работ. Ведь проблема еще была в том, что раньше были только аукционы, где ключевым показателем являлась цена: кто ниже дал, тот и выиграл», – отметил **Марат Хуснуллин**. По его словам, это приводило к тому, что выигрывали подряды маленькие компании, у которых не было ни базы, ни опыта для выполнения заказов.

Как подчеркнул **вице-премьер**, с 1 сентября заказчик может выбрать: проводить ему конкурс или аукцион. «Можно объединять проектные работы и строительные, и это, безусловно, должно повысить качество работы», – добавил **Хуснуллин**.

Вице-премьер призвал власти Иркутской области воспользоваться новым механизмом. «Я Игорю Ивановичу (Игорь Кобзев – врио губернатора Иркутской области – Прим.ред.) рекомендую очень серьезно программу ремонта дорог следующего года подготовить, пересмотреть, объединить конкурсное проектирование и строительство», – сказал он.

Примером нерациональности предыдущего подхода послужила улица Депутатская в Иркутске, на которой сорван запланированный на 31 августа срок ремонта, отметил **вице-премьер**. Как отметил **Хуснуллин**, проектную документацию на участок делал один исполнитель, а ремонтные работы проводит другой, и у подрядчиков «возникли нестыковки».

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/husnullin-rasskazal-ob-izmenenii-podhoda-k-remontu-dorog-v-rossii-s-1-sentabra>

<https://tass.ru/sibir-news/9406305>

ТАСС; 2020.09.09; В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ РЕКОНСТРУКЦИЮ ДОРОГИ НА БАЙКАЛ ФИНАНСОВО ПОДДЕРЖАТ ВЛАСТИ РОССИИ

Власти России окажут Иркутской области финансовую поддержку в продолжении реконструкции Байкальского тракта, связывающего Иркутск и поселок Листвянка – ближайшее от областного центра место отдыха на озере Байкал. Об этом в среду сообщил журналистам **вице-премьер РФ Марат Хуснуллин**.

Байкальский тракт построили в начале 1960 годов, его протяженность составляет почти 70 км. В 2015-2017 годах реконструировали два участка – с 8 по 12 и с 12 по 21 км, там

добавили полосы и сделали развязки. Оставшийся участок тракта остается двухполосным и требует реконструкции, так как изношено дорожное полотно, кроме того, дорога не справляется с растущим потоком транспорта – в будни по ней проходит более 10 тыс. автомобилей в сутки, в выходные – свыше 20 тыс.

«Что касается дороги на Листвянку, я считаю, эту проблему действительно надо решать, потому что это ворота на Байкал, дорога не в самом хорошем состоянии, мягко сказать, но будем изыскивать средства, будем помогать. И дорогу надо делать и, безусловно, сам район приводить в порядок. Байкал – это жемчужина не то, что страны, а мира, и, конечно надо, чтобы была и хорошая дорога, и хорошая инфраструктура, так как сегодня это (Листвянка – прим. ТАСС) не самая благоустроенная территория», – сказал **Хуснуллин**.

Он отметил, что решение вопроса с финансированием будет зависеть от выполнения Иркутской областью программы ремонта и реконструкции дорог в этом году, а также от параметров бюджета России на 2021 год. «[Если] будет нормальная ситуация, будет готовая проектно-сметная документация, по мере готовности будем изыскивать возможности. У нас сейчас есть еще такой механизм, что, если даже нет денег в полном объеме, сколько нужно, но те регионы, которые работают лучше и быстрее, мы находим временно свободные средства и даем за счет будущих периодов. Поэтому, если хороший темп работы будет на следующий год, будем изыскивать эти деньги за счет тех, кто не осваивает», – пояснил **вице-премьер**.

Поселок Листвянка находится на Байкале у истока реки Ангары, в 70 км от Иркутска. Из-за близости к областному центру и транспортной доступности считается туристическими воротами Байкала. Здесь расположены несколько десятков турбаз, гостиниц и гостевых домов.

<https://tass.ru/ekonomika/9405711>

РИА НОВОСТИ; 2020.09.09; В ВОЛОГДЕ ЗАВЕРШИЛИ СТРОИТЕЛЬСТВО АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ В ОБХОД ГОРОДА

В Вологде завершилось строительство автомобильного обхода города, в среду ввели в эксплуатацию заключительный этап четвертого пускового комплекса, сообщает **пресс-служба** губернатора Вологодской области.

«Один из крупнейших проектов в сфере развития дорожной сети региона, реализуемый при федеральной поддержке, обход города Вологды, введен в эксплуатацию. Заключительный этап четвертого пускового комплекса торжественно открыли сегодня полномочный представитель **президента РФ** в СЗФО Александр Гуцан и губернатор Вологодской области Олег Кувшинников», – говорится в сообщении.

Строительство обхода города Вологды началось в 2000 году. За восемь лет было построено три из четырех пусковых комплекса, связывающих архангельское, медвежьегорское и новолодожское направления. Губернатор Вологодской области в 2015 году обратился к **президенту РФ Владимиру Путину** с предложением о строительстве четвертого пускового комплекса, который окончательно соединил бы три федеральные трассы. Глава государства поддержал инициативу губернатора и поручил включить объект в Федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России».

«И началась колоссальная стройка: 12 миллиардов рублей... И сейчас объект построен. Им будем гордиться не только мы, но и наши дети и внуки», – отметил Кувшинников.

Автомобильная дорога М8, частью которой стал обход Вологды, обеспечивает транспортные связи центральных регионов России, в том числе Москвы, с Архангельском и Архангельской областью, дает выход к северным регионам России, Санкт-Петербургу и Ленинградской области по автомобильным дорогам федерального значения А-114 и А-119.

Отмечается, что обход Вологды является ключевым проектом по развитию транспортной инфраструктуры города. Завершение строительства позволило вывести весь транзитный транспорт за пределы города, а также улучшить дорожную и экологическую обстановку.

«Весь транзитный транспорт, который двигался из Москвы и центра России на север, Санкт-Петербург, Архангельск, Мурманск, Карелию шел через Вологду, мимо Вологодского кремля, стены которого буквально дрожали от такой нагрузки. С сегодняшнего дня весь этот поток пойдет за пределами городских кварталов», – отметил губернатор региона.

В рамках четвертого пускового комплекса были построены почти 17 километров четырехполосной дороги первой категории с разделительным ограждением, три двухуровневые развязки и две небольшие развязки – путепроводы и два моста через реки Шограш и Содема.

Параллельно со строительством четвертого пускового комплекса предыдущие были переданы в федеральную собственность и капитально отремонтированы. Таким образом, на сегодняшний день все 30 километров магистрали находятся в нормативном состоянии.

<https://realty.ria.ru/20200909/vologda-1576994259.html>

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/dorogu-v-obhod-goroda-vologdy-zapustili-posle-20-let-stroitelstva>

ТАСС; 2020.09.09; САМАЯ ЗАГРУЖЕННАЯ В ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ ТРАССА А-114 СТАНЕТ ЧЕТЫРЕХПОЛОСНОЙ К 2026 ГОДУ

Федеральная трасса А-114 Вологда – Новая Ладога, наиболее протяженная и загруженная в Вологодской области, будет расширена к 2026 году до четырех полос на участке между Вологдой и Череповцом. Об этом сообщила в среду **пресс-служба** губернатора области по итогам прошедшего в среду в Череповце совещания под председательством полпреда **президента РФ** по Северо-Западному округу Александра Гуцана.

«Губернатор представил полпреду основные проекты по развитию сети дорог Вологодчины. Один из них уже реализуется и направлен на расширение самой загруженной трассы области А-114 на участке между административным центром – городом Вологдой – и промышленным центром – Череповцом. 18 из 119 км уже приведены в четырехполосное исполнение, а на 27 км автотрассы сегодня ведутся строительно-монтажные работы. До 2026 года вся трасса будет четырехполосной, 1 и 2 групп безопасности, что позволит значительно сократить время в пути по ней», – говорится в сообщении.

В перспективе, отметил глава региона, необходимо рассматривать возможность расширения до четырех полос северного направления трассы М-8 «Холмогоры» от Вологды до Сокола со строительством двухуровневой развязки на отвороте к городу Соколу, а также реконструкции этой трассы от Череповца до Кадуя с расширением до четырех полос и строительством двух двухуровневых развязок. Это направления с интенсивным транспортным потоком, развитие которых необходимо для жителей региона.

Еще один перспективный проект, на который требуется обратить внимание федеральных властей, касается необходимости строительства восточного обхода города Вытегры на трассе А-119 Вологда – Медвежьегорск с возведением моста через реку Белый Ручей. Вслед за ним потребуются строить западный обход Вытегры на федеральной трассе А-215 Лодейное Поле – Вытегра – Прокшино – Плесецк – Брин – Наволок с мостом через Волго-Балтийский канал. По словам экспертов дорожной отрасли, все это позволит вывести транзитный поток из старинного города Вытегра. Еще один проект, который был представлен полпреду, касается реконструкции и капремонта новой федеральной трассы А-215 Санкт-Петербург – Архангельск на участке от Вытегры до Ошты.

«В итоге мы получим доступную транспортную инфраструктуру дорожной сети Вологодской области, которая обеспечит прохождение грузов, транзитное сообщение между югом и севером, западом и востоком с выходом на все крупнейшие порты отгрузки. Это новая эпоха развития дорожной сети региона», – подытожил губернатор Олег Кувшинников.

Вологодская область занимает первое место по протяженности дорог в Северо-Западном федеральном округе и 17-е – в России. Из 28 тыс. км вологодских дорог порядка 11 тыс. – регионального значения и еще 16,6 тыс. – муниципального.

<https://tass.ru/ekonomika/9415015>

ТАСС; 2020.09.09; НЕНЕЦКИЙ АО ПОЛУЧИТ В 2020 ГОДУ 25 МЛН РУБЛЕЙ НА ПРИВЕДЕНИЕ ДОРОГ В НОРМАТИВНОЕ СОСТОЯНИЕ

Ненецкий автономный округ (НАО) в 2020 году получит 25 млн рублей из резервного фонда правительства РФ на приведение дорог в нормативное состояние, говорится в среду в сообщении **пресс-службы** администрации региона.

«Ненецкий округ получит 25 млн рублей из федерального бюджета на дорожную деятельность в 2020 году. Средства выделены из резервного фонда правительства РФ на приведение в нормативное состояние автомобильных дорог регионального и муниципального значения и улично-дорожной сети городских агломераций в рамках федерального проекта «Дорожная сеть» национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», – говорится в сообщении.

Средства будут распределены на один из реализуемых проектов по строительству дорог, исходя из объема выполненных работ. Самыми масштабными проектами, которые реализуются в НАО в рамках **нацпроекта**, являются строительство дороги Нарьян-Мар – Усинск и реконструкция дороги Нарьян-Мар – поселок Искателей. Кроме того, в рамках **нацпроекта** идет реконструкция автомобильной дороги Нарьян-Мар – Красное и ряда автодорог в Нарьян-Маре.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/neneckij-ao-polucit-v-2020-godu-25-mln-rublej-na-privedenie-dorog-v-normativnoe-sostojanie>

ТАСС; 2020.09.09; СТРОИТЕЛЬСТВО ПЕРВОЙ ОЧЕРЕДИ САМАРСКОГО МОСТА ЗАВЕРШЕНО

Первый этап строительства крупнейшего в Самарской области инфраструктурного объекта – Самарского мостового перехода завершен, сообщает в среду **пресс-служба** правительства региона.

«Завершен первый этап строительства Самарского мостового перехода, все элементы сооружения построены в полном объеме и открыты для движения транспорта», – говорится в сообщении.

Новый объект инфраструктуры представляет собой комплекс современных дорог и транспортных узлов. Проект первой очереди включает в себя возведение шестиполосного сталежелезобетонного моста через реку Самару длиной 667 м, железобетонного моста через заболоченное озеро Банное, транспортных развязок и путепровода.

«Новый инфраструктурный объект коренным образом меняет дорожную обстановку, разгружая въезд в областную столицу со стороны Чапаевска и Новокуйбышевска, а также существенно повышает транспортную доступность Куйбышевского района Самары», – отмечается в сообщении.

Сейчас ведутся работы второго этапа, включающие возведение путепровода через железную дорогу и двух транспортных развязок эстакадного типа. Строительство на участке протяженностью 7,8 км ведется по национальному проекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». Эта дорога обеспечит выход на федеральные

трассы в направлении Оренбурга и Казахстана, а также на региональную дорогу Самара – Волгоград. Строительство второго этапа должно завершиться в 2023 года.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/9409217>

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/stroitelstvo-pervoj-oceredi-samarskogo-mosta-zaverseno-vlasti>

ТАСС; 2020.09.09; ВЛАСТИ ЯКУТИИ НАМЕРЕНЫ ЗАВЕРШИТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ЧЕРЕЗ ЛЕНУ В 2024 ГОДУ

Власти Якутии намерены построить автомобильный мост через реку Лену в 2024 году, сообщил журналистам в среду и. о. первого заместителя председателя правительства Республики Саха (Якутия) Кирилл Бычков.

Ранее сообщалось, что мост спроектируют в течение 2020-2021 годов, строительство планировалось на 2021-2025 годы.

«Было соответствующее поручение от **вице-премьера** [РФ Марата] **Хуснуллина**, чтобы мы сократили сроки строительства. Мы на самом деле нашли возможность в 2024 году это строительство завершить», – сказал Бычков.

Он отметил, что в 2020 году финансирование проекта из федеральных средств не планировалось. «В этом году полностью финансирование идет за счет концессионера. В следующем году и республиканские средства предусмотрены, в этом году [тоже] – уже сейчас реализуется подготовка территории, подготовка земельных участков», – добавил Бычков.

Мост через Лену должен пройти от села Старая Табага (входит в городской округ Якутск) до села Хаптагай Мегино-Кангаласского района. Его строительство вошло в проект национальной программы по развитию Дальнего Востока. Он позволит создать в Якутске транспортно-логистический узел, в котором сойдутся несколько федеральных маршрутов: железнодорожный, речной и авиационный, а также автодороги федерального значения «Вилуй», «Лена» и «Колыма». Открытие моста, как предполагается, приведет к росту грузоперевозок в регионе в 3 раза – до 6 млн тонн в год.

По предварительным оценкам, общая протяженность трехпилонного двухполосного вантового моста превысит 3 км, а протяженность подходов составит около 11 км. Победителем торгов по строительству проекта стал консорциум группы «ВИС» и «РТ – развитие бизнеса» (дочерняя структура госкорпорации «Ростех») – «Национальная инфраструктурная компания». Точный размер капитальных затрат будет определен по итогам проектирования и прохождения федеральной государственной экспертизы. Внебюджетные средства могут составить порядка 30 млрд рублей. Ленский мост включен в проект Национальной программы социально-экономического развития Дальнего Востока на период до 2024 года и на перспективу до 2035 года.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/vlasti-akutii-namereny-zaversit-stroitelstvo-mosta-cerez-lenu-v-2024-godu>

<https://realty.ria.ru/20200909/yakutiya-1576967223.html>

ВЕДОМОСТИ; 2020.09.09; ВАСИЛИЙ ОРЛОВ: «ДЕНЬГИ НА РЕМОНТ ДОРОГ В 2021 ГОДУ В ПРИОРИТЕТЕ БУДЕМ НАПРАВЛЯТЬ В РАЙОНЫ»

Губернатор поручил министерству транспорта и дорожного хозяйства оперативно проработать вопрос изменения распределения средств на ремонт дорог, учитывая в первую очередь потребности для приведения в порядок региональных и местных трасс.

Дорожный фонд Амурской области в 2020 году составляет 13,2 млрд. рублей, из них федеральные средства 7,5 млрд рублей. 1,3 млрд рублей – субсидия муниципальным образованиям на дорожную деятельность. 1,3 млрд рублей – **нацпроект БКАД** (который реализуется только в Благовещенске и Благовещенской агломерации), 4,6 млрд. выделено на строительство моста через Зею.

«За последние несколько лет на ремонт дорог Благовещенска были направлены сотни миллионов рублей, при этом в муниципалитеты Приамурья значительно меньшие суммы. Нужно изменить эту практику и перераспределить деньги между районами, при этом если придется уменьшить финансирование ремонта улиц Благовещенска», – пояснил Василий Орлов.

Кроме того, для качественного содержания дорог в муниципалитетах планируют реализовать проект по предоставлению дорожной техники в муниципалитеты. По инициативе губернатора за счет областного бюджета уже приобретено и передано в районы несколько единиц дорожной техники.

В ходе командировки в Константиновский район Василий Орлов поручил минсельхозу области проработать вариант предоставления дорожной техники в пользование крупным фермерским хозяйствам.

«Агрокомпании, базирующиеся в селах, представляют собой единственный источник дохода для местных жителей, а руководители компаний зачастую помогают соцучреждениям и следят за сельскими дорогами. Возможно, стоит обеспечить такие социально ответственные компании дорожной техникой, которую они смогут использовать для содержания дорог в районах. Естественно, для них нужно продумать и процесс работы, и условия использования техники», – сказал Василий Орлов.

Планы будущей дорожно-ремонтной кампании на 2021 год должны разработать к 1 октября. В них будут учтены потребности муниципалитетов исходя из увеличенных объемов финансирования.

https://www.vedomosti.ru/press_releases/2020/09/09/vasilii-orlov-dengi-na-remont-dorog-v-2021-godu-v-prioritete-budem-napravlyat-v-raioni

АИФ АЛТАЙ; 2020.09.09; КОМФОРТНАЯ И БЕЗОПАСНАЯ ПЕРЕПРАВА. НА АЛТАЕ ДОСТРАИВАЮТ УНИКАЛЬНЫЙ МОСТ

В Смоленском районе Алтайского края достраивают мост через реку Песчаную. Стоимость работ – около 350 млн рублей. Этот объект имеет стратегически важное значение и соединяет несколько районов Алтайского края. Ход работ со специалистами регионального Минтранса проверил **Андрей Лавренов, начальник отдела мостов КГКУ «Алтайавтодор»**.

Зачем строят

Мост находится на региональной дороге Алейск – Петропавловское – Смоленское. Старое сооружение возвели в начале 1960-х годов. С тех пор интенсивность движения заметно увеличилась, нагрузка возросла, переправа уже не отвечала современным требованиям. В связи с этим и решили строить новую.

«Со временем основные несущие конструкции старого моста изжили себя. Специалисты провели обследование, по результатам которого приняли решение, что дальнейшие ремонтные работы на этом объекте нецелесообразны, поэтому и приняли решение строить новый», – рассказал Денис Попрядухин, заместитель директора по капитальному строительству подрядной организации «Барнаульское ДСУ № 4».

Мост начали возводить в октябре прошлого года по госконтракту. Длина искусственного сооружения составляет более 170 метров, ширина проезжей части – 10 метров. На первом этапе работ специалисты установили несколько опор на береговой и русловой части. Специально для буронабивной техники отсыпали технологические островки, бурили скважины. Глубина каждой варьируется от 25 до 30 метров. После устройства фундаментной части и опор устанавливали бетонные балки пролётных строений, которые специально привезли из Санкт-Петербурга.

В настоящее время занимаются работами по подготовке основания для укладки дорожной одежды. Параллельно красят бетонные и металлические поверхности и пролётное

строение. Также укрепляют берег, возводят струенаправляющую дамбу, укладывают матрацы рено, габионы.

«Укрепляем дамбу для того, чтобы обезопасить посёлок Кировский от подтоплений, а также защитить несущие конструкции моста в период весеннего паводка. В это время года река Песчаная разливается достаточно сильно, и вода поднимается прилично. Новая дамба по своей несущей способности в разы лучше старой, грунтовой», – пояснил представитель подрядной организации.

Ежедневно здесь работают более 25 человек, используют несколько видов техники, среди которой самосвалы, грейдеры и бульдозеры. Коллектив молодой, но опытный, рабочие говорят, что за их плечами уже несколько мостов. Вместе с ними на объекте трудится и собака Жуля. Несколько лет назад строители приютили ее, с тех пор Жуля не отходит от новых хозяев.

Также специалисты выполняют устройство тротуаров, барьерного ограждения, освещения и подходов. Объект, общая стоимость которого около 350 млн рублей, планируют сдать в эксплуатацию уже в октябре.

«Сооружение отвечает всем современным нормативам и по нагрузке, и по ширине проезжей части. По мосту будут проезжать много автомобилей в соседние районы, большой поток движения идёт каждый день», – сказал Денис Попрядухин.

Отметим, что заключительным этапом строительства новой переправы станет демонтаж параллельного старого моста. К этим работам приступят в конце сентября. Подходы к старому мосту также демонтируют. Специалисты отметили, что новый мост прослужит не менее 100 лет.

«По контракту на все виды работ был отведён ровно год. Мы планируем завершить всё вовремя, в установленные сроки. Мостовики не привязаны к погодным условиям и работают в любое время года, особых сложностей при строительстве не возникает», – добавил Денис Попрядухин.

Подарок для автомобилистов

Многие строители признавались, что за стройкой внимательно следят местные жители. Некоторые автомобилисты специально останавливаются, чтобы посмотреть, на каком этапе находится объект.

Конечно же, все очень рады, что на месте старого моста появится новый. Этот уже в плохом состоянии, скоро ездить по нему станет опасно. Жду, когда движение перенаправят, и мы сможем ездить по обновлённой переправе, настоящий подарок для нас», – рассказал местный житель Алексей.

В этом строительном сезоне специалисты также проводят работы на переправе через реку Чумыш в Кытмановском районе. Всего за последнее время в Алтайском крае уже ввели в эксплуатацию три моста в Солонешенском районе, два – в Краснощёковском и ещё один – в Барнауле. В перспективе планируют ввести объект в Заринском районе.

Кроме строительства специалисты занимаются ремонтом искусственных сооружений. Уже проводят работы на пяти мостах, их планируют закончить в этом году.

«Ситуация меняется к лучшему, каждый год мы ремонтируем и строим около 10–15 мостов. За последние годы привели в порядок более 200 объектов. Много работы ещё предстоит, мы постоянно проводим диагностику мостов и составили программу обновления. Реконструировать надо ещё около 120 объектов, будем приводить их в порядок. В целом мосты в Алтайском крае находятся в хорошем состоянии», – сообщил Андрей Лавренов, начальник отдела мостов КГКУ «Алтайавтодор».

Кстати

В 2019–2020 годах Алтайскому краю из федерального бюджета было выделено около 600 млн рублей на обновление уникальных искусственных сооружений, длина которых превышает 100 метров.

Материал подготовлен при содействии управления печати и массовых коммуникаций Алтайского края.

https://altai.aif.ru/society/komfortnaya_i_bezopasnaya_pereprava_na_altae_dostravayut_unikalnyy_most

КОММЕРСАНТЬ Н.НОВГОРОД; ВЛАДИМИР ЗУБАРЕВ; 2020.09.09; ЛУКОЙЛ ЗАБИТУМИРУЕТ ЦЕНТР; КОМПАНИЯ РАСШИРЯЕТ ПРОИЗВОДСТВО В НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ

ЛУКОЙЛ планирует модернизировать нефтеперерабатывающий завод в Нижегородской области, вложившись в новый блок производства битума. Установка мощностью 70 т продукции в час ориентирована на экономичный выпуск дорожного битума путем окисления сырья, под которое на НПЗ в Кстове будет создана современная инфраструктура. Таким образом, предприятие станет крупнейшим производителем битума в структуре компании. Эксперты полагают, что проект поможет закрыть потребности центрального региона России в пиковые сезоны дорожного строительства.

Главгосэкспертиза одобрила документацию и результаты инженерных изысканий на второй этап строительства битумного производства на площадке ООО «ЛУКОЙЛ-Нижегороднефтеоргсинтез». Как сообщили в ведомстве, на нефтеперерабатывающем заводе в Кстове планируется создать блок производства нефтяных битумов с установкой мощностью 70 т в час и обеспечивающие ее работу общезаводские объекты: блоки теплообменников и реакторов, устройства приготовления высокотемпературного органического теплоносителя, печи дожига и дренажную емкость. Также на НПЗ появятся товарно-сырьевой парк из вертикальных стальных цилиндрических резервуаров, насосная станция с узлом охлаждения и автомобильная эстакада налива битума, площадки для отгрузки продукции и другие объекты.

Согласно проекту, пропускная способность парка подготовки сырья составит 145 т в час, эстакады и налива битума – 192 т в час. Дорожный битум планируется выпускать с применением процесса «Битурокс», когда продукция производится путем окисления продувкой воздухом тяжелых нефтяных остатков, таких как гудроны и асфальт. Кстовский нефтеперерабатывающий завод ЛУКОЙЛа ежегодно производит 850 тыс. т битума, еще 250 тыс. т позволяют выпускать мощности ООО «Волгограднефтепереработка». С учетом новых мощностей площадка компании в Нижегородской области станет крупнейшим производителем битума ЛУКОЙЛа.

О подготовке к масштабной инвестиционной компании по битумному производству за год до этого говорил вице-президент ЛУКОЙЛа по сбыту нефтепродуктов Максим Дондэ. Развитие этого направления господин Дондэ тогда оценивал в \$100 млн с учетом реконструкции производств нефтеперерабатывающих мощностей и создание указанного научного центра. В марте специалисты кстовского завода начали выпускать три новые марки дорожного битума по новому межгосударственному стандарту ГОСТ 33133-2014, учитывающему современные требования к качеству дорожного покрытия. Сам проект расширения мощностей для Кстовского НПЗ разрабатывался генпроектировщиком перерабатывающего и сбытового сегмента компании ООО «ЛУКОЙЛ-Нижегородский научно-исследовательский и проектный институт по переработке нефти».

В мае 2019 года на площадке Кстовского НПЗ был создан научно-исследовательский центр по битумным материалам, который должен стать единой площадкой для взаимодействия дорожно-строительных организаций и научного сообщества для решения актуальных вопросов развития дорожного хозяйства.

О возможных перспективах расширения битумного производства “Ъ-Приволжье” ранее рассказывал бывший директор кстовского предприятия ЛУКОЙЛа Алексей Коваленко. Он отмечал, что вопрос реконструкции битумного производства рассматривался параллельно проекту строительства комплекса по переработке нефтяных остатков с

установкой коксования с инвестициями 90 млрд руб. После запуска установки глубина переработки нефти на НПЗ увеличится с текущих 76% до 94–98%. Кокс будет поставляться на металлургические предприятия. В марте прошлого года региональный парламент одобрил предоставление ЛУКОЙЛу льгот по налогу на имущество на 3,1 млрд руб. и налогу на прибыль на 1,3 млрд руб. под строительство в Нижегородской области комплекса по переработке сырья, состоящего из вакуумного остатка с существующих установок первичной переработки нефти и битума (асфальта) с установки деасфальтизации. Проект оценивается в 80 млрд руб., бюджетный эффект для региона составит 14 млрд руб.

Параллельно компания планирует построить в Кстове новый комплекс изомеризации нефти с инвестициями в 9 млрд руб., который позволит удвоить производство высокооктановых компонентов для топлива из нефти с низким октановым числом до 800 тыс. т. Помимо этого ЛУКОЙЛ подготовил проект строительства установки для производства полипропилена годовой мощностью 500 тыс. т ориентировочной стоимостью \$1 млрд.

Глава Рурес Андрей Костин говорит, что сегодня на российском строительном рынке качественный битум в дефиците. «Кстовский НПЗ в основном работает на центр страны, где ведется активное дорожное строительство, в том числе по **нацпроекту “Безопасные и качественные дороги”** и другим госпрограммам. В пик сезона регион не закрывается мощностями московского, ярославского и рязанского НПЗ. Нехватка объемов влечет необходимость везти битум из отдаленных регионов, увеличивая затраты на транспортировку. Дополнительные мощности позволят ЛУКОЙЛу заполнить эту нишу», – полагает эксперт. Кроме того, добавляет Андрей Костин, из-за ухудшения качества нефти постепенно снижается и качество битума, поэтому развитие мощностей и повышение качества продукции благоприятно для растущего рынка.

<https://www.kommersant.ru/doc/4484568>

ТАСС; 2020.09.09; КОНСОРЦИУМ РЕГИОНАЛЬНЫХ АВИАКОМПАНИЙ ДЛЯ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА ПЛАНИРУЕТСЯ СОЗДАТЬ В РОССИИ

В России планируется сформировать консорциум региональных авиакомпаний для обеспечения транспортной доступности регионов Дальнего Востока, который будет использовать отечественную авиатехнику, говорится в сообщении **пресс-службы Минтранса** по итогам прошедшего в министерстве совещания на эту тему.

«По итогам дискуссии принято решение начать формирование консорциума региональных авиакомпаний. Главной его задачей будет обеспечение авиационной доступности субъектов ДФО с использованием отечественной техники. Как один из вариантов организации новой структуры обсуждалась возможность управления консорциумом авиакомпанией «Аврора», – отмечается в сообщении.

Модель консорциума должна базироваться на долгосрочной масштабной стратегии авиаперевозок, которая позволит входящим в него компаниям приобретать в будущем отечественные воздушные суда, поясняют в **Минтрансе**.

Группа из представителей **Минтранса**, Министерства по развитию Дальнего Востока и Арктики и регионов ДФО намерены в ближайшее время проработать организационные, юридические и финансовые вопросы деятельности консорциума, разработать дорожную карту его создания и представить ее правительству РФ.

Президент России Владимир Путин ранее поручил создать авиакомпанию, эксплуатирующую российские самолеты, для перевозок пассажиров и грузов в Дальневосточном федеральном округе и в труднодоступных районах. Как отметил **Минтранс**, заинтересованность в создании такой компании проявили ряд субъектов Дальнего Востока и авиакомпаний.

<https://tass.ru/ekonomika/9412701>

На ту же тему:

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-rossii-sozdatut-konsorcium-regionalnyh-aviakompanij-s-otecestvennoj-aviatehnikoj>

<https://www.interfax-russia.ru/far-east/main/dalnevostochnaya-aviakompaniya-budet-sozdana-v-vide-konsorciuma-regionalnyh-perevozchikov>

<https://regnum.ru/news/3057640.html>

<https://deita.ru/article/482102>

<http://trud-ost.ru/?p=723222>

<https://vostok.today/35934-v-rossii-500-goskompanij-rabotajut-v-seroj-zone-nuzhna-li-esche-odna-dalnevostochnaja-aviacionnaja.html>

<https://www.eastrussia.ru/news/dlya-dfo-sozdatut-konsortsium-regionalnykh-aviakompaniy/>

ТАСС; 2020.09.09; В АВТОПАРК КАЗАНИ ПОСТУПИЛИ 23 НОВЫХ АВТОБУСА НА ГАЗОМОТОРНОМ ТОПЛИВЕ

Церемония передачи новых автобусов, работающих на газомоторном топливе, прошла в среду в Казани. Об этом говорится в сообщении, размещенном на сайте **Минтранса России**.

«Сегодня в Казани состоялась церемония передачи новых автобусов «НефАЗ» на газомоторном топливе для работы на городских маршрутах. Автобусы поставлены в рамках реализации национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, – отмечается в сообщении.

Символический ключ от 23 автобусов передали мэру Казани Ильсуру Метшину. По словам президента Татарстана Рустама Минниханова, который принял участие в торжественной церемонии, сегодня ПАО «КамАЗ» выпускает автомобили мирового уровня. «Нет сомнения в том, что эти автобусы современные и экологичные, что наши жители будут довольны», – приводятся в сообщении слова Минниханова.

Автобус вмещает более 100 пассажиров, он оснащен автоматической коробкой передач, независимой передней подвеской, обеспечивающей плавность хода, отмечается на сайте президента Татарстана. Вся техника, поставляемая в рамках **нацпроекта**, оснащена тахографами с функцией передачи данных в режиме реального времени и устройствами поддержания работоспособности водителей в пути.

В 2020 году **Минтранс России** в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** начал оказывать содействие регионам в обновлении пассажирского транспорта с использованием механизма лизинга – перевозчикам предоставляется право приобретения транспортных средств со скидкой 60% от их стоимости. На эти цели из федерального бюджета направят 20 млрд рублей – по 4 млрд рублей в год, также не менее 13 млрд рублей будет привлечено со стороны ПАО «ГТЛК». В 2020 году в 12 городских агломераций будет поставлено 447 газомоторных автобусов большого класса и 64 троллейбуса, сообщается на сайте министерства.

<https://tass.ru/ekonomika/9415003>

На ту же тему:

<https://www.tatar-inform.ru/news/official/09-09-2020/eti-krasavtsy-mechta-avtotransportnika-kazan-poluchila-23-novyh-avtobusa-na-gaze-5769746>

ИНТЕРФАКС; 2020.09.09; МИНТРАНС ПРОТЕСТИРУЕТ ЭЛЕКТРОННОЕ ОФОРМЛЕНИЕ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ И ЛЮДЕЙ НА МАШИНАХ

Минтранс сообщил, что с 1 по 30 октября собирается тестировать применение электронной транспортной накладной и электронного путевого листа при перевозке пассажиров и грузов автотранспортом.

В эксперименте будут участвовать крупнейшие российские грузоперевозчики и операторы электронного документооборота, уточнило ведомство. Эксперимент будут проводить в Москве и Подмосковье, Татарстане, в Калужской и Рязанских областях и на Кубани.

«Цифровое взаимодействие между представителями бизнеса и государства обеспечит прототип единой государственной информационной системы, разработанный ФГУП «ЗащитаИнфоТранс», – объявило министерство.

В ходе эксперимента первичные перевозочные документы будут оформлять как в электронном, так и в бумажном виде.

«Существующий механизм оформления транспортной накладной и путевого листа «на бумаге» требует от всех участников рынка перевозок существенных временных и финансовых затрат. Перевод же их в цифру обеспечит качественно новый уровень документооборота, что для бизнеса означает сокращение затрат, а для государства – прозрачность контроля», – отметил через **пресс-службу замминистра транспорта Алексей Семенов**.

<https://www.interfax.ru/russia/725188>

На ту же тему:

<http://kaluga24.tv/mintrans-protestiruet-v-kaluzhskoj-oblasti-elektronnye-putevye-listy/>

<https://customsforum.ru/news/business/mintrans-rossii-1-oktyabrya-zapuskaet-eksperiment-po-elektronnomu-oformleniyu-perevozok-554636.html>

https://buh.ru/news/uchet_nalogi/117798/?utm_source=site&utm_medium=rss&utm_campaign=news/

ИНТЕРФАКС; 2020.09.09; ВВЕДЕНИЕ «ПЛАТОНА» НА РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГАХ СЕЙЧАС НЕ ОБСУЖДАЕТСЯ – МИНТРАНС

Распространение госсистемы взимания платы с грузовиков за проезд по федеральным дорогам «Платон» на региональные дороги сейчас не обсуждается ввиду наличия более актуальных проблем, о снижении или заморозке тарифа «Платона» речи также не идет, заявил журналистам **директор департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса РФ Григорий Волков**.

О том, что **Минтранс** обсуждает с субъектами РФ возможность предоставления им права на введение платного проезда большегрузов по региональным автодорогам, ранее говорил первый заместитель министра транспорта РФ **Иннокентий Алафинов**. Он отмечал, что инициативу поддерживают две трети субъектов РФ: «Большинство регионов, нами опрошенных – более 66 – за. Но это в любом случае будет их право, не обязанность».

«Отрасль неизбежно будет переходить к системе «пользователь платит». Возможно, это будет не самый быстрый путь, но, наверное, к этому мы перейдем. В комплексе всех этих решений «пользователь платит» региональный «Платон», конечно, тоже прорабатывается, – сказал Волков журналистам в кулуарах международного форума «Инновационные технологии и интеллектуальные транспортные системы в дорожном строительстве». – Однако сегодня у нас есть более насущные проблемы, в том числе по развитию отрасли, по поддержанию потребительского спроса, и региональный «Платон» сегодня в повестке не стоит».

На вопрос о том, не намерены ли в **Минтрансе** инициировать приостановку «Платона» или заморозку его тарифа в связи с трудностями коронавирусного периода, Волков он ответил, что «такая дискуссия не ведется».

«Попытки приостановить или отменить «Платон» на данный момент, может быть, точно чью-то проблему решат. Но, с точки зрения экономической цепочки, это намного больший вред приносит. Потому что мы останавливаем дорожные работы, финансирование строительных компаний, опять же – останавливаем предприятия, которые работают на обслуживание этих компаний. То есть, вырывая это вроде бы маленькое звено и давая вздохнуть десятерым, мы делаем так, что тысячи по сути

попадают под сжатие экономики. Своими руками мы сжимать экономику не должны», – сказал чиновник.

На ту же тему:

<https://1prime.ru/business/20200909/832005602.html>

<https://ria.ru/20200909/platon-1576978341.html>

<https://tass.ru/ekonomika/9408407>

<https://abnews.ru/2020/09/09/v-mintranse-ne-podtverdili-zamorozku-tarifa-platon/>

<https://car.ru/news/automobili/87620-v-mintranse-zayavili-chto-rechi-o-zamorozke-tarifa-platona-ne-idet/>

<https://rossaprimavera.ru/news/175de1ac>

<https://customsforum.ru/news/business/tarif-platona-ne-budut-zamorazhivat-ili-otmenyat-iz-za-pandemii-554637.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.09.09; ОПЕРАТОР «ПЛАТОНА» И РОСТЕЛЕКОМ ТЕПЕРЬ ВМЕСТЕ РАБОТАЮТ НАД СИСТЕМОЙ ВЕСОГАБАРИТА – МИНТРАНС

Оператор государственной системы взимания платы с большегрузов за проезд по федеральным дорогам «Платон» (ООО «РТ-Инвест Транспортные системы», РТИТС) и ПАО «Ростелеком» (МОЕХ: РТКМ), конкурировавшие за операторство создаваемой автоматической системой весогабаритного контроля автотранспорта (АСВГК) на федеральных дорогах общего пользования, теперь готовят совместные решения в части управления этой системой, сообщил журналистам **директор департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса РФ Григорий Волков**.

Он напомнил, что **Минтранс** пока так и не объявлял конкурс на создание системы контроля весогабарита.

НЕ КОНКУРЕНЦИЯ, А ПАРТНЕРСТВО?

«У нас есть разногласия с нашим финансовым блоком, мы их сейчас зафиксировали и с правительством будем обсуждать, каким путем идти. Мы предлагаем создать систему полностью за счет инвестора. За счет денег, которые идут у нас на содержание системы, предусмотрена возможность финансирования весогабаритного контроля, предусмотрена так называемая плата за доступность. То есть, это концепция «Платона» – система работает, оператору оплачивается стоимость этой системы», – **сказал Волков** журналистам в кулуарах международного форума «Инновационные технологии и интеллектуальные транспортные системы в дорожном строительстве».

Отвечая на вопрос, сохраняют ли интерес к проекту создания **АСВГК** претендовавшие на операторство в ней РТИТС и «Ростелеком», чиновник отметил, что «коллеги уже понимают, что их борьба задерживает реализацию проекта, и они находят какие-то совместные решения».

На вопрос, могут ли эти компании совместно построить систему, **Волков ответил**: «Не исключено. Но так как после частной концессионной инициативы (РТИТС – ИФ) вышла еще одна заявка («Ростелекома» – ИФ), мы, естественно, готовимся к конкурсу».

Как сообщалось, в РФ ведется работа по созданию автоматической системы весогабаритного контроля. Система представляет собой совокупность вмонтированных в дорожное полотно рамок фото- и видеофиксации с весами, все это должно дополнять стационарные пункты контроля транспортных средств. Таким образом можно будет взвешивать автомобили на дорогах без снижения скорости движения, сообщил **Минтранс**. В июне текущего года Счетная палата констатировала, что система весогабаритного контроля в РФ пока фактически не создана, и правила проезда транспорта массой более 18 тонн не соблюдаются. Из предусмотренных транспортной стратегией до 2018 года 387 автоматических пунктов контроля в намеченный срок (до IV квартала 2019 года) был построен только 31.

«Из 31 построенного автоматического пункта весогабаритного контроля семь работают в тестовом режиме, а остальные между собой информационно не взаимодействуют. Из 66 стационарных пунктов весогабаритного контроля 36% не соответствуют установленным требованиям и находятся в ненадлежащем состоянии. Таким образом, фактически один работающий и соответствующий всем требованиям пункт весогабаритного контроля приходится на 1,3 тыс. с лишним километров дорог федерального значения», – констатировал аудитор Счетной палаты Андрей Батуркин.

Как сообщалось, в **Минтранс** ранее поступала частная концессионная инициатива на создание системы контроля весогабарита от РТИТС. Позже заявку о готовности к участию в конкурсе на заключение концессионного соглашения подал и «Ростелеком», заявивший о своей готовности «просчитать возможность снижения стоимости строительства и эксплуатации автоматизированной системы весогабаритного контроля на федеральных трассах».

«РОСТЕЛЕМАТИКА» И ЕЕ ДРУЗЬЯ

Как сообщил журналистам близкий к **Минтрансу** источник, оператором **АСВГК** может стать недавно созданное совместное предприятие концерна «Национальные транспортные системы» (НТС) и ПАО «Ростелеком» – «Ростелематика». Совокупные инвестиции в него стороны не раскрывали.

«Ростелематика» может (в перспективе стать оператором **АСВГК -ИФ**), она для этого и создавалась. Правда, тогда не совсем понятно, какова будет роль РТИТСа в этом проекте», – сказал собеседник.

В новом СП «Ростелекому» принадлежат 49% через единолично контролируемое АО «Вестелком», остальными 51% владеет НТС.

По данным системы «СПАРК-Интерфакс», совладельцами ООО «НТС» являются Андрей Шипелов (45%) и Алексей Нашекин (10%). Оставшиеся 45% ранее принадлежали Игорю Ротенбергу, но в конце июля 2020 года его цифровые активы, включая также долю в ООО «Глосав», перешли под контроль ООО «ДФА-Капитал» Дмитрия Афанасенко. Последний до июля возглавлял ООО «Стройпроектхолдинг» Аркадия Ротенберга, а также ранее входил в совет директоров подконтрольного Аркадию Ротенбергу ПАО «Мостотрест» (МОЕХ: MSTT).

Игорь Ротенберг и Шипелов также являются совладельцами оператора госсистемы взимания платы с большегрузов за проезд по федеральным дорогам «Платон» (ООО «РТ-Инвест транспортные системы»), по данным «СПАРК-Интерфакс», их доли составляют 23,5% и 19%, соответственно.

РИА НОВОСТИ; 2020.09.09; В СПЧ ОЦЕНИЛИ СИТУАЦИЮ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ БЕСПИЛОТНОГО ТРАНСПОРТА

Совет по правам человека при президенте РФ займется защитой прав участников дорожного движения при эксплуатации беспилотных автомобилей.

Отмечается, что внедрение беспилотных автомобилей вызывает вопросы, как защитить права участников дорожного движения при ДТП или в других нестандартных ситуациях.

«Вопросы сертификации, страхования и ответственности за причинение вреда при эксплуатации беспилотных авто пока остаются вне правового регулирования», – говорится на сайте Совета.

Председатель СПЧ Валерий Фадеев обратился к гендиректору группы компаний «Яндекс» Аркадию Воложу и председателю комитета Госдумы по транспорту и строительству Евгению Москвичеву. Фадеев просит профильный комитет Госдумы рассказать, рассматривались ли на их площадке вопросы правового регулирования беспилотных автомобилей и какие инициативы планируются в этой сфере. Кроме того, главу СПЧ интересует мнение группы компаний «Яндекс» о том, какие нормативные изменения

необходимы для развития беспилотного транспорта с учетом приоритета прав и свобод человека.

«Совет будет инициировать обсуждение правовых вопросов, связанных с защитой участников дорожного движения при эксплуатации беспилотных автомобилей, с представителями МВД России, Минпромторга России, **Минтранса России**, а также комитета по транспорту и строительству Государственной Думы РФ», – говорится в сообщении.

<https://ria.ru/20200909/transport-1576994015.html>

ТАСС; ЮЛИЯ БУБНОВА; 2020.09.09; ЮРИЙ ТРУТНЕВ: СОЗДАНИЕ НОВОЙ СИСТЕМЫ РАЗВИТИЯ СЕВЕРНОГО КАВКАЗА ЗАЙМЕТ ДО ПОЛУТОРА ЛЕТ

На протяжении шести лет развитием Северного Кавказа занималось профильное федеральное министерство – Минкавказ России. В январе 2020 года при формировании новой структуры кабмина оно было упразднено. Правопреемником Минкавказа стало Минэкономразвития РФ, а курировать макрорегион было поручено **вице-премьеру – полпреду президента РФ в ДФО Юрию Трутневу**, который ранее отвечал в правительстве РФ за развитие только восточных и арктических территорий страны.

В августе Трутнев совершил первую рабочую поездку по Северному Кавказу в качестве куратора, посетив Ставрополье, Чечню и Кабардино-Балкарию. По ее итогам **вице-премьер** в интервью ТАСС рассказал, какие новые шаги может предпринять правительство РФ для поддержки Северного Кавказа, как планируется изменить подход к привлечению инвесторов в макрорегион, какой будет судьба крупных проектов, в том числе курортов «Эльбрус», «Архыз» и «Ведучи».

О приоритетах в развитии Кавказа и дальневосточном опыте

– Юрий Петрович, с января этого года в сферу ваших полномочий вошли новые территории, в том числе Северный Кавказ. Вы уже посетили почти половину регионов округа – три из семи. Каковы итоги вашей первой поездки на Кавказ? Появилось ли понимание, на чем здесь нужно сосредоточиться, какие инструменты необходимо внедрять?

– Для меня принципиальное значение имеет прошедшая поездка, потому что невозможно изучить регионы, понять, как они живут, находясь в кабинете правительства Российской Федерации на Краснопресненской набережной. Никаких шансов на это нет.

Пока мы посетили три региона. Я постараюсь в течение ближайшего периода, во всяком случае до конца года, посетить все субъекты, расположенные на Северном Кавказе. И тогда совместно с главами регионов мы определим, чем можно помочь.

Уже сейчас я могу сказать, что нам нужно больше работать над привлечением частных инвестиций на Северный Кавказ. Только так мы сможем добиться экономического развития округа. Пока что мы видим в проектах в основном бюджетные инвестиции, но это неправильно. Мы должны создавать условия для реализации проектов частными инвесторами, а не финансировать их полностью за счет государственных средств.

– Последние шесть лет вы занимались социальным и экономическим развитием Дальнего Востока. Сейчас там создана полноценная система преференций для инвесторов, благодаря которой реализуется более 2 тыс. новых проектов. Планируете ли применять на Кавказе опыт развития ДФО или здесь будут внедряться другие механизмы?

– Зеркального переноса практики не получится, потому что это совершенно другие регионы, с совершенно другой спецификой. Что происходит на Дальнем Востоке с точки зрения привлечения инвестиций? Самый главный вызов, с которым мы там сталкиваемся, – отсутствие инфраструктуры. То есть для того, чтобы строить новые предприятия, создавать заводы, фабрики, необходимо, чтобы был газ, свет, дороги и так далее. Ничего этого, как правило, на Дальнем Востоке нет. Мы увеличили приток инвестиций как раз за

счет того, что снимаем эти проблемы. Помогаем строить дороги, подтягивать линии электропередачи.

На Северном Кавказе ситуация отличается, потому что регионы достаточно компактные по сравнению с дальневосточными, и такой глобальной проблемы отсутствия инфраструктуры здесь нет. Но и развивающиеся отрасли – совершенно другие. На Дальнем Востоке сельское хозяйство только начинает развиваться, только сейчас приобретает какой-то экспортный потенциал. А здесь мы приехали, например, в Ставропольский край – это третий регион страны по зерновым.

Поэтому нельзя сказать, что для привлечения инвестиций мы можем просто взять инструменты, которые работают на Дальнем Востоке, и перенести их сюда. Конечно, нет. Но опыт, который накоплен с точки зрения работы с инвесторами, с точки зрения управления процессами привлечения инвестиций, разумеется, мы используем.

– Какие меры могут быть приняты для стимулирования экономики на Кавказе с учетом этих особенностей?

Понятно, что есть планы, программы и в муниципалитетах, и в региональных администрациях. Но наша задача – помочь в той части, в которой мы можем быть более эффективными.

Например, изменить федеральный закон с позиции региона – почти неподъемная задача. С позиции федерального правительства – вполне осуществимая, если мы видим, что это правильно, что люди требуют этих изменений. Иногда необходимо создание нового закона. Как вот возник вопрос о создании закона о Кавказских Минеральных Водах. Почему, собственно, нет? Это действительно уникальное для нашей страны явление. Давайте посмотрим, и возможно, там достаточно отдельных моментов, отражение которых в законодательстве позволит региону лучше развиваться.

Еще проще с нормативными актами, потому что, собственно говоря, в правительстве у нас есть все возможности готовить нормативные акты, вносить те или иные изменения в распоряжения, постановления. Наконец, есть финансовые ресурсы.

Программа развития Северного Кавказа сегодня не слишком велика, но с чего-то надо начинать. Когда мы начинали на Дальнем Востоке шесть лет назад, там вообще денег почти не было. Но сегодня они там есть. Их все равно недостаточно для такого огромного региона, но это все-таки уже ресурс, с помощью которого можно решить целый ряд задач. Поэтому и те деньги, которые сейчас есть на развитие Северного Кавказа, должны распределяться прозрачно и эффективно. Но не проехав по всей территории, не понимая, чего эти регионы ждут, какие проблемы здесь стоят, это все сделать невозможно.

– Вы только что упомянули госпрограмму развития Северного Кавказа. Счетная палата РФ неоднократно критиковала как ее наполнение, так и реализацию. Будет ли корректироваться этот документ?

– Прежде всего, мы изменим принципы формирования программы. Раньше все операции распределяло сугубо Министерство экономического развития РФ, до этого распределение средств шло через еще одно, уже упраздненное министерство. Мне не кажется, что это совсем правильный механизм. Когда мы подходим к распределению ресурсов, мы все-таки должны учитывать позицию целого ряда ведомств. Это и Минздрав, это и Минобрнауки, и Министерство финансов, и Министерство внутренних дел по своей линии. В общем, это целый ряд органов, которые вместе работают в составе российского правительства. И именно учет разных мнений, позиций позволяет принимать сбалансированные и правильные решения.

Такой механизм на Северном Кавказе мы точно введем. Мы соберем представителей разных министерств и ведомств, и губернаторов, и инвесторов, убедимся в том, что территория не останется пустой. Что после принятия правительством решений там действительно возникнут предприятия. И тогда, конечно, включим зеленый свет.

О привлечении на Кавказ частных инвесторов

– Вы уже упоминали, что одна из главных проблем в экономике Северного Кавказа – это недостаточный объем частных инвестиций. Как намерены ее решать?

– Знаете, я думаю, что мы ее решим. Дайте мне немного времени, хотя бы для начала всех объехать, понять.

На Дальнем Востоке мы добились того, что на каждый вложенный из бюджета рубль у нас приходится 15 рублей от частных инвесторов, тогда как на Северном Кавказе соотношение частных и государственных инвестиций – всего 40 копеек к рублю.

Это непрозрачно, неправильно. Этот механизм мы изменим. Уже, собственно, все решения, что больше так никто делать не будет, приняты. Но пока что надо инвесторов найти. Сейчас это самая главная задача – чтобы появились инвесторы. Они появятся тогда, когда мы соберем систему.

Всегда хочется делать это быстро, но практика работы показывает, что, как правило, создание системы, тем более такой большой, которая будет так или иначе затрагивать жизнь целого макрорегиона, займет от года до полутора лет. Но мы попробуем это сделать быстрее. Получится – расскажем.

– Вы ранее заявляли, что на Северном Кавказе нужно создавать более прозрачную и эффективную систему поддержки инвесторов. Что именно планируете изменить, чтобы добиться этого?

– Нужно установить понятные, четкие правила, чтобы инвестор понимал, на что он может рассчитывать: какую поддержку и каким образом возможно получить от государства, каким должен быть инвестиционный проект, претендующий на субсидию.

Прозрачность механизмов поддержки обязательна. Это напрямую влияет на инвестиционный климат в регионе. Не должно быть «своих» или «чужих»

Должны быть определены как параметры, по которым инвестиционный проект проходит и получает поддержку, так и приоритетные направления экономики, которые получают дополнительное стимулирование от государства.

– Какую господдержку смогут получать новые инвестпроекты на Кавказе? Будет ли это, например, субсидирование инфраструктуры, как на Дальнем Востоке?

– Параметры сейчас обсуждаются. Как и то, проекты в каких отраслях экономики будут такую поддержку получать. Безусловно, есть общие задачи, которые надо решить. Так, нужно увеличить доступность кредитования и использования заемных средств. Сейчас мы видим, что с этим есть сложности.

Мы уже анонсировали, что будем заводить на Кавказ федеральные институты развития, которые помогут нам удешевить кредиты. Тогда можно будет запустить гораздо больше инвестиционных проектов. Как точно будут работать финансовые институты, насколько будет снижена процентная ставка – пока это открытые вопросы. Мы постараемся их проработать в достаточно короткий срок.

– Один из инструментов, который применяется для поддержки инвесторов и в Арктике, и на Дальнем Востоке, – это зоны со специальными налоговыми и административными условиями, например территории опережающего развития. Планируете ли внедрять новые преференциальные режимы и на Кавказе?

– Мы хотим в целом изменить подход к созданию особых экономических зон в России и формату их работы. Минэкономразвития подготовило законопроект о внесении изменений в федеральный закон «Об особых экономических зонах в Российской Федерации». Документ уже прошел согласование с рядом министерств и после прохождения всех регламентных процедур будет направлен в правительство. Что главное в этом законопроекте? Мы объединим часть особых экономических зон, определим более четкие критерии отбора инвестиционных проектов.

Эффективность проектов по созданию новых экономических зон будет оцениваться специальной межведомственной рабочей группой. Она уже создана и утверждена распоряжением правительства РФ. В нее вошли представители Минэкономразвития,

Минтранса, Минпромторга, Минфина, МВД России, Федеральной таможенной службы и других структур.

До того как создавать новые экономические зоны на Северном Кавказе, нужно проанализировать, как работают уже существующие: что удастся, над чем надо работать. Такой аудит сейчас проводится Минэкономразвития. Думаю, мы обсудим этот анализ в ближайшее время.

– Будут ли эти направления работы как-то закрепляться? Сейчас это не отражено ни в госпрограмме, ни в других стратегических документах по развитию Северного Кавказа.

И так – по всем регионам округа. А дальше мы должны будем собрать программу развития Северного Кавказа на другом уровне понимания.

О перспективах проектов на Северном Кавказе

– Во время поездки вы ознакомились с крупными проектами в Ставрополье, Чечне и Кабардино-Балкарии, в том числе реализуемыми в рамках госпрограммы. Как вы в целом их оцениваете: нужно ли их дорабатывать, менять подход к их реализации?

– По ряду проектов даны поручения Минэкономразвития, институтам развития. Проекты все разные. Часть из них нужно структурировать, уточнить финансовую модель, определить более точно параметры. Например, мы должны достроить курорт «Ведучи» в Чеченской Республике, но пока что для этого не хватает около 1 млрд рублей. Сейчас мы будем смотреть, как решить эту проблему.

Некоторые проекты, как, например, «Кавминводский велотерренкур», вызывают вопросы общественности, озабоченность людей. В данном случае – из-за того, что часть трасс может пройти по природоохранной зоне. Со всем этим нужно тщательно разбираться. Мы будем этим заниматься.

– В Кавминводах вы также осматривали одну из главных визитных карточек региона – бюветы, обсуждали перспективы края в производстве минералки. Сейчас в отрасли остаются сложности, связанные в том числе с большой долей контрафакта. Появилось ли у вас понимание, как нужно региону улучшить работу, чтобы развивать поставки минеральной воды и уменьшать объем контрафакта? Будете ли давать соответствующие поручения?

– Буду. Сейчас есть целый узел проблем, связанных с производством, продажей минеральной воды. Такая ситуация нас не устраивает. Она не прозрачна. Непонятно, каким образом защищены интересы государства.

Я сейчас коллегам – Минэкономразвития и агентствам по привлечению инвестиций – поставил задачу вместе с регионом, с компаниями подготовить сбалансированную, понятную, прозрачную модель в сфере производства минералки. Потому что делать это чисто с позиции государства, игнорируя интересы всех инвесторов, тоже неправильно. Деньги они проинвестировали, у них есть свои права, они должны доверять государству. Но надо, чтобы интересы государства как собственника недр и всех, кто этим месторождением пользуется, были гармонично сбалансированы. Вот и все. Мы постараемся в ближайшее время такую модель разработать.

– Вы упомянули, что будете задействовать на Кавказе агентства по привлечению инвестиций. Сейчас работу с инвестпроектами в округе ведут Корпорация развития Северного Кавказа (КРСК) и «Курорты Северного Кавказа» (КСК). Продолжат ли они деятельность или вы планируете опираться на другие институты развития?

– Мы попробуем из этих двух институтов – КРСК и КСК – сделать один и эффективный. В существующем виде все не может оставаться.

– У этих институтов развития сейчас достаточно много проектов – это в том числе крупные курорты, такие как «Эльбрус», «Архыз». Что будет с этими проектами, будут ли они передаваться частным инвесторам?

– Нужно прежде всего понять – а нужны ли они частным инвесторам? Нужно на каждом побывать. На «Архызе», насколько я понимаю, уже профинансированы основные части

необходимых работ, курорт уже находится в высокой степени готовности. По уверению моих коллег, там уже сегодня можно говорить или о продаже, или о передаче в управление. Это уже состоявшийся бизнес-проект.

«Эльбрус» я видел в том числе просто как человек, который иногда катается на лыжах, когда есть время. У «Эльбруса», конечно, уникальная история. Есть все основания для того, чтобы создать там центр отдыха международного значения.

Это все надо аккуратно вместе собрать, потому что подъемники построили люди, в том числе живущие в регионе. Надо сделать так, чтобы их инвестиции окупались. Нельзя ничего у них отбирать, это неверно совершенно. Надо, наоборот, предложить им ту форму совместной работы, ту форму развития, в которой они заработают больше, чем они зарабатывают сейчас. Но при этом не остаться в рамках местечкового курорта. Потому что если развитие курорта не будет пользоваться поддержкой местного населения, если они не будут понимать, что это для них: что это их рабочие места, что это приток туристов, которые принесут им работу и деньги, у нас тоже ничего не получится. Нужно в том числе строить инфраструктуру. Тогда мы увидим там другое количество туристов, другой денежный поток.

– Какими, на ваш взгляд, должны быть первые шаги по созданию на горе Эльбрус центра мирового уровня?

– Определить мероприятия, поставить сроки, закрепить исполнителей должна дорожная карта. Ее основу разработает Минэкономразвития. Соответствующее поручение дано. После этого мы соберем все заинтересованные федеральные министерства на совещание с регионом. Дорожная карта должна быть разработана и утверждена в течение месяца. Потому что затягивать с ее разработкой и внедрением нельзя.

Во время поездки мы с главой Кабардино-Балкарской Республики Казбеком Коковым обсудили несколько важных вопросов, которые войдут в эту дорожную карту. Первое – требования к строительству и разработанные архитектурные решения, которые должны быть вписаны в ландшафт. Потому что хаотичное строительство просто недопустимо. Второе – должна быть прозрачная процедура отбора инвесторов. Третий и, пожалуй, самый важный момент. Мы должны реализовать этот проект так, чтобы ни в чем не обидеть местных жителей, не ущемить их интересы.

Это, кстати, еще один и очень важный итог моей поездки: мы увидели, что Северный Кавказ – это регион с удивительной природой, с большими перспективами развития. Здесь живут очень трудолюбивые люди, которые много работают на благо страны. И наша главная цель – добиться не просто развития экономики, а того, чтобы в итоге люди жили лучше. Над этим и будем работать.

Беседовала Юлия Бубнова

<https://tass.ru/interviews/9402699>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА УРФО; ТАТЬЯНА КАЗАНЦЕВА; 2020.09.09; ТИШЕ ЕДЕМ; В СТОЛИЦЕ УРАЛА ОБНАРОДОВАЛИ ПРОЕКТ ОЧЕРЕДНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ РЕФОРМЫ

Глава Екатеринбурга утвердил план повышения качества транспортного обслуживания. Разработчики уверяют, что на сей раз речь идет не о революции, а об эволюции общественного транспорта.

Напомним, объявленная в 2017 году реформа вызвала волну критики со стороны горожан и экспертов, что заставило мэрию пересмотреть подходы. Теперь вместо кардинального изменения маршрутов и роста тарифов предлагают «сбалансированный комплекс мер». Правда, цена разовой поездки может вырасти до 32 рублей, зато стоимость единого проездного на все виды транспорта (включая метро) уменьшится с сегодняшних 2,5 до 1,5 тысячи. Разработчики надеются, что нововведения позволят увеличить пассажиропоток и изменить приоритет при выборе средств передвижения по городу. (Сейчас на

общественном транспорте совершается не более 65 процентов поездок, и этого явно недостаточно.)

– Мэрия поддержала нашу идею бесплатной пересадки в течение 90 минут: жители отдаленных районов должны платить столько же, сколько и те, кто проезжает две остановки. Это мировой тренд, – пояснил Павел Чистяков, вице-президент Центра экономики инфраструктуры.

Эта команда московских экспертов на протяжении года по заказу мэрии изучала екатеринбургские реалии. Использовали данные о пассажиропотоке, анализировали обращения граждан, чтобы составить план действий «без резких изменений». В итоге транспорт должен стать дешевле, комфортнее и быстрее. Для этого внедрят ряд новаций, например, перевозчикам, и частным, и муниципальным, теперь будут платить не за количество перевезенных пассажиров, а за выполнение рейсов по расписанию.

Следующий блок предполагает постоянный мониторинг: контроль соблюдения расписания, числа пассажиров и даже температуры в салонах. Предстоит также обеспечить пешеходную доступность остановок, организовать выделенные полосы для общественного транспорта. Подсчитано, например, что одна такая полоса на Белинского-Щербакова поможет жителям Химмаша сократить время в пути до центра до 12 минут. Перемены для трамваев расписаны отдельно.

– Предстоит комплексная модернизация всего электротранспорта через механизм концессии. Эти мероприятия прорабатываются с правительством РФ и региона – в одиночку городу их не потянуть. Документация готова, ждем решения о софинансировании, – сообщил замглавы Екатеринбурга Алексей Бубнов.

Эксперты отмечают плюсы новой схемы, хотя она как будто возвращает нас в советские времена – к плановой убыточности.

– Общественный транспорт убыточен во всем мире, но это не значит, что он не развивается, – заявляет исполнительный директор Союза автотранспортных предприятий Свердловской области Лилия Саранчук. – Главное его качество – доступность, которая должна соответствовать платежеспособному спросу человека с самым низким доходом. Важны также комфортность, регулярность, быстрота. Поэтому нужно правильно расставить приоритеты. Чего мы хотим? Уйти от пробок и аварий, быстро и с удобством ездить на работу на автобусе, прибывшем ровно в 7.15. Иметь возможность с окраины доехать до центра по фиксированной цене. Видеть отдохнувшего водителя, который защищен белой зарплатой и получает все отчисления, даже если везет лишь несколько пассажиров.

По словам Саранчук, до сих пор тариф не покрывал расходов перевозчика, требовались субсидии. Теперь автопредприятие будет получать за «пассажирокилометр», а водитель, не беспокоясь о заполнении салона, сосредоточится на главном – обеспечении безопасности движения. Причем координировать работу всех предприятий, независимо от формы собственности, будет единый центр управления гортранспортом. И, хотя перевозчики не привыкли к контролю, альтернативы нет: пропускная способность улиц практически исчерпана, подчеркивает эксперт.

Новая схема предусматривает также замену автобусного парка на магистральных маршрутах, и она уже началась. Первая партия автобусов по льготной федеральной программе поступит в сентябре. Мэрия подала заявку и на 2021 год, в течение первого полугодия город должен получить в лизинг еще 60 новых автобусов, заверил Алексей Бубнов.

<https://rg.ru/2020/09/09/reg-urfo/ekaterinburgu-poobeshchali-evoliuciiu-obshchestvennogo-transporta.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.09.09; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА II ЭТАП СТРОИТЕЛЬСТВА ОБХОДА ВОЛГОГРАДА К 2024Г

Главгосэкспертиза выдала положительное заключение на проектно-сметную документацию строительства II этапа обхода Волгограда в Городищенском районе Волгоградской области, сообщается на сайте ведомства.

В рамках проекта предполагается строительство северо-западного участка протяженностью 24,9 км от дороги Р-22 «Каспий» до пересечения с автодорогой федерального значения А-260 Волгоград – Каменск-Шахтинский – граница с Украиной.

На протяжении маршрута возведут три развязки – в начале и конце участка в узлах подключения к федеральным трассам, а также на пересечении с второстепенной дорогой «М-6» «Каспий» – Качалинская-Вертячий-Гумрак. В местах, где участок пересечет железную дорогу и Городищенский оросительный канал, построят путепровод и мост.

Кроме того, запланировано переустройство четырех магистральных газопроводов, пересекаемых проектируемой трассой, устройство четырех площадок для стоянки автомобилей на 50 или 100 мест каждая, прокладка новых водопропускных труб, установка дорожных знаков, ограждения и направляющих устройств. Помимо этого, будет построено административное здание центра управления ФКУ «Упрдор Москва-Волгоград».

Ввод объекта в эксплуатацию запланирован в 2024 году.

Проектную документацию подготовили в ООО «Гео-проект». Застройщик – ФКУ «Управление автомобильной магистрали Москва-Волгоград **Федерального дорожного агентства**» («Упрдор Москва-Волгоград»).

Как сообщалось, работы по первому этапу обхода Волгограда начались в 2019 году. На участке новой четырехполосной автодороги протяженностью 12 км запланировано возведение трех транспортных развязок, которые обеспечат выезд на федеральные трассы Р-22 «Каспий» (астраханское и элистинское направления) и на региональную автодорогу Волгоград– Котельниково-Сальск, а также свяжут все направления с региональным центром. Самый сложный объект всей стройки – мост через Волго-Донской канал.

Полностью завершить работы по первому этапу федеральные дорожники планируют в 2024 году.

В настоящее время продолжаются проектно-изыскательские работы по третьему этапу строительства, завершить проектирование планируется в 2020 году. Три этапа позволят в итоге связать федеральные трассы Р-22 «Каспий» (московское, элистинское и астраханское направления) и А-260 Волгоград – Каменск-Шахтинский за границами города.

Протяженность всех трех этапов обходной магистрали составит 71,4 км.

Ранее сообщалось, что АО «Донаэродорстрой» стало победителем конкурса ФКУ «Упрдор Москва-Волгоград» по выбору подрядчика для первого этапа строительства обхода Волгограда. Сумма контракта первого этапа – 18 млрд 830 млн рублей.

Общая сумма инвестиций в проект оценивается в 40 млрд рублей. Новая дорога пройдет через Городищенский и Светлоярский районы с выходом на трассу Р-228 Сызрань–Саратов– Волгоград в районе поселка Ерзовка.

ТАСС; 2020.09.09; «КАМАЗ»: БЕСПИЛОТНЫЙ ТРАНСПОРТ ПОЯВИТСЯ НА ОБЩИХ ДОРОГАХ В РОССИИ НЕ РАНЕЕ 2027 ГОДА

Внедрение беспилотного транспорта на дорогах общего пользования в России начнется не раньше 2027-2030 годов, считает **главный конструктор инновационных автомобилей научно-технического центра «Камаза» Сергей Назаренко**.

«Некий консенсус-прогноз, на наш взгляд, – это 2027-2030 год... Автомобильные роботы появятся на дорогах общего пользования, в этом диапазоне. Мы тоже готовимся к этому, проводим различные испытания», – сказал он, выступая на «Иннопроме».

По словам Назаренко, компания разрабатывает несколько моделей беспилотных грузовиков разной грузоподъемности и при этом считает перспективным использование беспилотного транспорта при карьерных перевозках. «Грузоподъемностью от 30 до 120 т машины в разработке находятся, именно в роботизированном исполнении», – уточнил он.

Компания испытывает автомобили на закрытых территориях – полигонах, на внутренней территории, проводит заезды беспилотных машин на «зимних» дорогах на удаленных территориях. Также компания планирует в ближайшее время провести тестовые заезды своих беспилотников на дальние расстояния на маршрутах Казань – Набережные челны, Нижнекамск – Набережные челны и, возможно, Москва – Набережные челны.

При этом, как отметил руководитель практики по работе с транспортными предприятиями, KPMG в России и СНГ Сергей Казачков, даже в случае начала активного внедрения беспилотников в 2027-2030 годах количество таких автомобилей будет небольшим. «Полностью жить в мире, где все ездят и не нужно держаться за руль – это может быть 2060 год. Мы с вами и в 2030 году будем, к сожалению, держаться за руль», – сказал он.

По данным опроса участников рынка, в 2030 году треть производимых в мире автомобилей будет бензиновыми, при этом в 2040 году 25% выпущенных машин будут водородными, сообщил Казачков.

<https://tass.ru/ekonomika/9410261>

РАДИО СПУТНИК; 2020.09.09; КАРШЕРИНГ НА ИЗВОЗЕ: УДОБНО ИЛИ ОПАСНО?

Александр Макаров, председатель Профсоюза столичных таксистов

Кирилл Янков, председатель Союза пассажиров России, член Общественного совета при Минтрансе России

В Москве решили провести эксперимент: пользователи специального приложения Яндекс теперь смогут арендовать автомобили для перевозки пассажиров. Представители компании-агрегатора полагают, что так будет удобнее пользователям, поскольку такие авто (а речь идет о машинах премиум-класса) контролируют и фиксируют перемещение. Также в компании полагают, что такое начинание позволит развивать системы и сервисы. Это одна сторона медали. Вторая, как ни крути, – возникновение рисков. Водители разные, вождение разное. Но одно дело – собственный провоз, другое дело – извоз. Насколько это безопасно для пассажира? И вообще, какую ответственность несет агрегатор? Эти и другие вопросы адресуем экспертам в прямом эфире радио Sputnik.

Главная проблема в том, что агрегаторы не несут ответственность за водителей, считает **председатель профсоюза столичных таксистов Александр Макаров.**

«Как говорится, гладко было на бумаге. Все это работать будет плохо. И в итоге за рулем окажется непонятно кто. Ведь агрегаторы не отвечают за действия тех, кто за рулем. Они же помогают заказать такси, они так себя позиционируют. А кто к вам приехал за рулем этого такси или каршеринга? А если бандит с большой дороги приехал, то разбирайтесь сами. Все эти инциденты через агрегаторы и проходят, приезжают бандиты. А агрегаторы не несут ответственности, не хотят они в этом участвовать».

Вместе с тем не должно падать качество предоставляемых услуг, считает **председатель Союза пассажиров России, член Общественного совета при Минтрансе России Кирилл Янков.**

«Я думаю, что условия извоза должны быть такие: во-первых, это должна быть машина-такси, чтобы Яндекс или другой агрегатор как-то контролировали: проводится ли техосмотр машины, проводится ли медицинский осмотр водителя каждый день. Ну и, наконец, чтобы этот водитель имел соответствующую квалификацию. Не просто права, но и некие документы, как в требованиях к таксисту. Правда закон о такси все еще в проекте, он никак не пройдет. Почему? Наверное, разные интересы там есть и вокруг этого. А

интерес пассажира состоит в том, чтобы не потерять те достижения, которые появились в последние 10 лет. А именно: такси стало доступным, такси стало недорогим, такси стало более безопасным, потому что любой след от поездки сохраняется в электронном виде. То есть хочется, с одной стороны, не потерять эти достижения, а с другой – чтобы такси стало менее аварийным, чтобы за рулем сидели вежливые люди, которые знают город, умеют общаться с пассажиром и не хамят. Вот мне кажется, что от последнего мы сейчас очень далеко».

<https://radiosputnik.ria.ru/20200909/1576967472.html>

РАДИО 1; 2020.09.09; ЧТО ЖДЁТ ВОДИТЕЛЕЙ НА ЦКАД? ОЦЕНКА АВТОЭКСПЕРТА

В Подмоскowie идёт масштабное строительство Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД). О том, чем будет отличаться эта трасса, рассказал «Радио 1» **член Общественного совета при Минтрансе Московской области Андрей Мухортиков.**

«Такая дорога должна повышенной прочности, а прочность дороги зависит от основания. Там играет роль множество факторов – и грунты, и перепады температур. Для того, чтобы всё служило дольше, кладётся более толстое основание – в ряде случаев до метра. Оно многократно уплотняется разными способами. Требования к материалам, к вяжущим веществам очень высокие. Асфальт тоже играет важную роль, но первостепенна основа. Если всё сделано качественно, рассчитано на соответствующие нагрузки, а по ЦКАД у нас есть основания на это надеяться, то служить основание между ремонтами должно десятилетиями, а верхний слой должен служить 3-5 лет», – сказал Мухортиков.

На ЦКАД планируется внедрить электронную систему управления дорогой.

«Вся информация должна поступать в Центральный пункт управления дорогой. Это некое помещение, где стоит ряд мониторов, сидят люди, дежурные, и к ним на компьютеры приходят данные с камер видеонаблюдения, с датчиков. И с этого пункта должна быть возможность управления любым светофором. На ЦКАД такая система точно должна быть предусмотрена. Кроме того, эта система информирует и водителей: например, если произошло ДТП, то на дорожных табло должна появиться информация, что через столько-то километров такая ситуация, будьте осторожны. Так система работает на Западе, будем надеяться, что и на ЦКАДе будет так же», – пояснил эксперт.

Система оплаты проезда предполагает отказ от шлагбаумов.

«Анонсирована система free flow, то есть свободный поток. Плату за проезд предполагается взимать не у шлагбаумов, а путём рассылки квитанции водителям. Для этого нужна система считывания номеров. Пока, правда, никто не знает, как это будет устроено, как это будет работать и не столкнётся ли Автодор с проблемами неплатежей и как он их будет решать. Будем надеяться, что это технологию оперативно отработают и внедрят, потому что шлагбаумы – это прошлый век, они сами по себе создают пробки. И если они её отработают, хорошо бы распространить её на все платные дороги», – добавил Мухортиков.

Однако водителей ждут и неприятные сюрпризы.

«Самый неприятный – это участок пятого пускового комплекса под Звенигородом в районе Голицына и Больших и Малых Вязём. Там остался нерегулируемый двухполосный железнодорожный переезд на одном уровне с дорогой. Там и раньше были многокилометровые пробки, а сейчас просто транспортный коллапс. Есть и другие узкие места. Например, не все съезды построят. Видимо, денег не хватает, и Автодор экономит. Это большая проблема, и её надо решать оперативно, потому что дорога, в которую вложено столько средств, должна быть удобной», – подчеркнул Андрей Мухортиков.

ЦКАД разделена на пять пусковых участков. Общая протяжённость трассы составляет 336 км.

Ранее сообщалось, что скоростной лимит на Центральной кольцевой автодороге в Подмоскowie могут увеличить до 150 км/ч. По его словам, такое решение может быть принято в течение года.

<https://radio1.news/article/chto-zhdyot-voditelej-na-tskad-otsenka-avtoeksperta-48626>

ТАСС; 2020.10.09; РОСТОВСКАЯ ОБЛАСТЬ ОБНОВИТ ДОРОГИ НА ГРАНИЦЕ С УКРАИНОЙ НА СЭКОНОМЛЕННЫЕ СРЕДСТВА РЖД

Автомобильные дороги на севере Ростовской области отремонтируют на средства РЖД. На эти цели направят более 270 млн рублей, которые удалось сэкономить при восстановлении участков, поврежденных при строительстве железной дороги в обход Украины между Журавкой и Миллеровом. Соответствующее использование средств экономии обусловлено соглашением, достигнутым в ходе переговоров губернатора Ростовской области Василия Голубева и генерального директора ОАО «Российский железные дороги» (РЖД) Олега Белозерова, сообщили в среду в **пресс-службе** губернатора региона.

Летом 2018 года сообщалось, что РЖД направила 2 млрд рублей на восстановление автомобильных дорог в Ростовской области, поврежденных тяжелой техникой при строительстве железной дороги в обход Украины на участке Журавка – Миллерово.

«На севере донского региона за счет РЖД дополнительно отремонтируют автомобильные дороги. На эти цели планируется направить 271,4 млн рублей, образовавшихся в результате экономии средств, ранее перечисленных в бюджет Ростовской области и бюджеты Миллеровского и Чертковского районов. Безвозмездные перечисления предназначались на восстановление автодорог, задействованных при строительстве железнодорожной линии на участке Журавка-Миллерово в обход Украины», – говорится в сообщении. Указанные средства удалось сэкономить в результате проведенных конкурсных процедур.

Ремонтные работы намечено провести на трех участках дорог регионального значения общей протяженностью 13,2 км: Миллерово – Луганск (до границы Украины) и магистраль «Дон» – сл. Дегтево в Миллеровском районе, магистраль «Дон» – с. Ольховчик в Чертковском районе.

Кроме того, то в поселке Чертково будет выполнен ремонт улицы Меловской, на двух участках автодороги Миллерово – Мальчевская произведут капремонт и реконструкцию, капитально отремонтируют водопропускные трубы на дороге Верхнеталовка – Кумшацкий, а также на улице Жигулевской в слободе Поповка. «Благодаря взаимодействию правительства Ростовской области и РЖД целый ряд разрушенных участков автодорог на севере региона мы в прошлом году восстановили. Эта тема волновала людей, ко мне неоднократно обращались по этому поводу. Решение нашли, и поэтапно мы привели дорожную сеть в порядок. Сэкономленные на торгах средства тоже направим на дороги. Думаю, люди это оценят», -привели в **пресс-службе** слова Голубева.

Железная дорога Журавка – Миллерово в обход Украины проходит по территории Воронежской и Ростовской областей, она является частью скоростного железнодорожного хода, соединяющего Центральную Россию с Черноморским побережьем. На пути построено семь новых железнодорожных станций. Магистраль введена в эксплуатацию осенью 2017 года, что позволило увеличить пропускную способность железнодорожной инфраструктуры в направлении Центр – Юг, обеспечить транспортную безопасность грузовых и пассажирских перевозок, минуя территорию Украины.

<https://tass.ru/ekonomika/9413297>

ТАСС; 2020.09.09; РЖД ПРИСТУПИЛИ К СОЗДАНИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЛЯ ОЭЗ «КАЛУГА»

РЖД начали строительные-монтажные работы в рамках проекта по развитию железнодорожной инфраструктуры для особой экономической зоны «Калуга» на территории Людиновского района Калужской области. Об этом ТАСС сообщили в **пресс-службе** РЖД.

«ОАО «РЖД» продолжает реализацию проекта по развитию железнодорожной инфраструктуры для обеспечения потребностей резидентов особой экономической зоны «Калуга» на территории Людиновского района Калужской области. В настоящее время завершена разработка проектной документации, и на объекте начаты строительные-монтажные работы», – сказал представитель холдинга.

Проект реализуется в соответствии с концессионным соглашением, подписанным между РЖД и правительством Калужской области в феврале 2019 года, его цель – обеспечение потребности резидентов ОЭЗ «Калуга» в железнодорожных перевозках в объеме 1,6 млн тонн в год.

В **пресс-службе** РЖД добавили, что проектом предусматривается реконструкция станции Людиново-1, строительство соединительного пути между станцией Людиново-1 Московской железной дороги и ОЭЗ «Калуга», а также строительство внутриплощадочных железнодорожных путей на территории самой особой экономической зоны. Реализация проекта осуществляется в намеченные сроки, завершить работы планируется в 2021 году.

<https://tass.ru/ekonomika/9411511>

ПРАЙМ; 2020.09.09; РЖД ВИДЯТ ДОРОГОВИЗНУ В ЭКСПЛУАТАЦИИ ГАЗОТУРБОВОЗА И ОТСУТСТВИЕ ПОДХОДЯЩЕЙ ТУРБИНЫ

РЖД столкнулись с дороговизной в эксплуатации газотурбовоза и отсутствием турбины, сделанной непосредственно для локомотива, сообщил заместитель гендиректора компании Олег Валинский.

«Мы пока столкнулись с двумя моментами. Первое, тот сигнальный образец, который у нас до сих пор работает, реально для нас обходится очень дорого. Второе, самый главный момент: до сих пор промышленность не смогла турбину, которая заточена непосредственно под локомотив, предложить, несмотря на то, что было много обещаний», – ответил Валинский на вопрос про газотурбовозы на круглом столе в газете «Гудок».

Он напомнил, что на газотурбовозе ГТ1h используется турбина от реактивного самолета.

«Понятно, что она отличается. Мощность она дает, а все остальное приводит к тому, что рентабельность, мягко говоря, оставляет желать лучшего и надежность тоже. Когда мы столкнулись с необходимостью отремонтировать на заводе, то подумали, что лучше купить нам пять локомотивов по той цене. Сегодня есть очень большие проблемы. Сказать, что зачехлили эту тему (с газотурбовозами – ред.), я бы не сказал. Но мы больше смотрим все-таки в сторону газопоршневых и других альтернативных, на чистом газе, но не турбины пока», – пояснил замгендиректора РЖД.

РЖД и «Синара-Транспортные Машины» (СТМ) в августе 2019 года подписывали протокол о намерениях в области поставки газотурбовозов. Согласно документу, стороны планировали заключить отдельный договор на поставку в период 2021-2025 годы 23 газотурбовозов, сертифицированных в РФ по требованиям технического регламента Таможенного союза. Предполагалось, что локомотивы будут эксплуатироваться на полигоне Свердловской железной дороги. Также магистральные газомоторные локомотивы требуются на полигонах Северного широтного хода и на Байкало-Амурской магистрали. Кроме того, в перспективе стороны рассмотрят возможности расширения сотрудничества в части маневровых газомоторных локомотивов.

Газотурбовоз – локомотив с газотурбинным двигателем внутреннего сгорания, работающий на сжиженном природном газе. Газотурбовозы предназначены для работы с поездами массой более 8 тысяч тонн на грузонапряженных, неэлектрифицированных участках сети, пролегающих в районах, где имеются месторождения или крупные сети транспортировки природного газа. Основным преимуществом газотурбовозов является возможность развивать значительную мощность при сравнительно небольших размерах и массе.

ТАСС; 2020.09.09; ХОЛДИНГ «СИНАРА – ТРАНСПОРТНЫЕ МАШИНЫ» НАЧАЛ ПОСТАВКИ ЛОКОМОТИВОВ В АРКТИКУ

Холдинг «Синара – транспортные машины» (СТМ, входит в Группу «Синара») начал серийные поставки локомотивов «Новатэку» для работы в арктических условиях. Их работа позволит наладить вывоз до 20 млн кубических метров углеводородов в сутки, сообщает в среду пресс-центр Группы «Синара».

«Холдинг «Синара – транспортные машины» начал серийные поставки маневровых локомотивов для ПАО «Новатэк». Тепловозы серии ТЭМ7А будут работать в экстремальных климатических условиях, на Северо-Русском месторождении в Тазовском районе Ямало-Ненецкого автономного округа», – говорится в сообщении. По информации пресс-центра, ввод дополнительных тяговых единиц обеспечит эффективную сортировочную работу и вывоз жидких углеводородов до 20 млн кубометров в сутки.

«Весь подвижной состав, который производит СТМ, разработан для надежной эксплуатации в экстремальных климатических условиях. Мы всегда готовы предложить нашим партнерам комплексные решения в области маневровой тяги и путевой техники – от производства по индивидуальным параметрам до полного сервисного обслуживания выпускаемой продукции на протяжении всего жизненного цикла», – цитируют в **пресс-службе** генерального директора «Торгового дома СТМ» Антона Зубихина.

Восьмиосный локомотив ТЭМ7А – один из самых мощных маневровых тепловозов на сети дорог РЖД и промышленных предприятий. Управление тепловозом производится с использованием микропроцессорной системы управления. Машина имеет шесть спецификаций, разработанных под требования заказчиков.

Сотрудничество СТМ и «Новатэка» началось в 2009 году. В четвертом квартале 2020 года планируется поставка еще одного локомотива этой серии. Локомотивный парк будет обеспечивать растущие потребности транспортировки жидких углеводородов Северо-Русского блока, включающего Дороговское, Восточно-Тазовское и Харбейское месторождения, запуск которых запланирован на 2020-2021 годы с общим объемом добычи газа более 13 млрд кубометров в год.

<https://tass.ru/ekonomika/9407759>

РИА НОВОСТИ; 2020.09.09; ВВЕДЕН В ЭКСПЛУАТАЦИЮ НОВЫЙ Ж/Д ПУТЬ НА УЧАСТКЕ МЫТИЩИ-ПУШКИНО

Мэр Москвы Сергей Собянин сообщил в Twitter, что вместе с губернатором Подмосковья Андреем Воробьевым открыл главный железнодорожный путь на участке Мытищи – Пушкино.

«Вместе с Андреем Воробьевым и РЖД продолжаем масштабный проект модернизации существующих направлений МЖД. Ввели в эксплуатацию IV главный путь на участке Мытищи – Пушкино. Это второй этап развития пригородной железнодорожной инфраструктуры на самом загруженном, Ярославском, направлении Московской железной дороги», – написал Собянин.

Мэр отметил, что от Москвы до Мытищ и Пушкино было построено 50 километров современных путей.

«Интервал между поездами в часы пик сократился на треть, минимальный – чуть больше двух минут. Ввод новой инфраструктуры снизил пиковую загрузку и предоставил дополнительно 193 тысячи пассажирских мест в сутки», – добавил он.

<https://realty.ria.ru/20200909/mytisch-pushkino-1576977912.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЕЛЕНА БОТОРОЕВА; 2020.09.09; ЗАПОДОЗРЕННЫХ В ЭКСТРЕМИЗМЕ НЕ ПУСТЯТ В ПИЛОТЫ И БОРТПРОВОДНИКИ

Министерство транспорта подготовило законопроект, согласно которому граждан, заподозренных в связях с экстремистами или террористами, не допустят к работе пилотом, штурманом или бортпроводником. Документ опубликован на портале проектов нормативных правовых актов.

Сейчас, согласно 52-й статье Воздушного кодекса, на должность члена авиационного персонала, к которому относятся бортпроводники, пилоты, штурман и бортмеханик, не возьмут только людей с непогашенной или неснятой судимостью. **Минтранс** предлагает добавить также лиц, включённых в перечень подозреваемых в причастности к экстремистской деятельности или терроризму.

Кроме того, предлагается дополнить перечень причин для расторжения трудового договора по инициативе работодателя. В него хотят включить случаи, когда работник попал в список заподозренных в экстремизме, а также если его осудили за умышленное преступление. Сейчас, помимо стандартных причин, расторгнуть договор работодатель может за непрохождение медосмотра, а также за употребление наркотических и психотропных веществ.

Также проект должен закрепить правила по оформлению, выдаче и аннулированию удостоверения членов экипажа, которые дают им право на безвизовый въезд в страну прилёта и нахождение в контролируемых зонах аэропортов. Сейчас эти правила закреплены в Приказе **Минтранса** от 22 декабря 2000 года №160, но в пояснительной записке к новому законопроекту говорится, что тот документ не был зарегистрирован Минюстом.

Ранее Правительство предложило создать единую систему мониторинга состояния здоровья пилотов и диспетчеров, соответствующий законопроект был внесён в Госдуму 5 августа.

<https://www.pnp.ru/social/zapodozrennykh-v-ekstremizme-ne-pustyat-v-piloty-i-bortprovodniki.html>

ТАСС; 2020.10.09; «АЭРОФЛОТ» ВОЗОБНОВЛЯЕТ ПОЛЕТЫ НА МАЛЬДИВЫ

Авиакомпания «Аэрофлот» с сегодняшнего дня возобновляет полеты из Москвы в Мале (Мальдивы), прерванные, как и все международное авиасообщение, весной этого года на фоне пандемии коронавируса.

Рейсы будут выполняться два раза в неделю, первый рейс вылетит сегодня в 22:50. До пандемии коронавируса рейсы выполнялись ежедневно.

На прошлой неделе **премьер-министр РФ Михаил Мишустин** подписал распоряжение о возобновлении на взаимной основе международного авиасообщения с Египтом, ОАЭ и Мальдивами. В Египет можно будет выполнять полеты три раза в неделю, в ОАЭ и на Мальдивы – два раза. Ранее Россия возобновила авиасообщение с Турцией, Великобританией, Швейцарией и Танзанией.

Как уточняла **Росавиация**, международные полеты по новым направлениям начать можно будет с 8 сентября. Начало полетов в эти три страны анонсировал пока что только «Аэрофлот»: полетная программа в Каир была запущена 9 сентября, рейсы в Дубай откроются с 11 сентября.

Россияне, прилетевшие в Мале, не обязаны будут проходить карантин, но при себе необходимо будет иметь справку об отсутствии коронавируса, тест должен быть сделан максимум за 72 часа до прибытия. При этом после возвращения из Мале в Москву россияне должны сделать тест в трехдневный срок и разместить результаты на портале «Госуслуг».

Мальдивы традиционно пользовались спросом у россиян в осенне-зимний период, однако часть представителей рынка считает, что это направление нельзя назвать массовым из-за его высокой стоимости. Про этом туроператоры уже заявили о готовности возобновить организацию и продажу туров: об этом ТАСС, в частности, сообщали представители Anex Tour, Tez Tour и «Интуриста».

По мнению вице-президента Ассоциации туроператоров России Дмитрия Горина, в случае, если стоимость билетов будет оставаться на рыночном уровне, то рейсы по этому направлению будут уходить со 100% загрузкой, а если стоимость билетов будет выше, то и спрос на них снизится. Сейчас на сайте «Аэрофлота» стоимость авиабилета в Мале на четверг составляет почти 32 тысячи рублей в одну сторону, на воскресенье – более 24,5 тысяч рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/9415685>

ТАСС; 2020.09.09; EMIRATES ОБЪЯВИЛА О ВОЗОБНОВЛЕНИИ С 11 СЕНТЯБРЯ РЕЙСОВ ИЗ ДУБАЯ В ДОМОДЕДОВО

Авиакомпания Emirates с 11 сентября возобновляет рейсы два раза в неделю из Дубая (ОАЭ) в московский аэропорт Домодедово. Об этом сообщается в среду на сайте перевозчика.

«Emirates возобновит пассажирское сообщение с московским аэропортом Домодедово с 11 сентября, [будет осуществляться] два полета в неделю», – указано в пресс-релизе. Рейсы (туда и обратно) будут выполняться по пятницам и субботам самолетом Boeing 777-300ER.

Отмечается, что все въезжающие или путешествующие транзитом пассажиры обязаны пройти ПЦР-тесты на коронавирус.

На прошлой неделе **премьер-министр РФ Михаил Мишустин** подписал распоряжение о возобновлении на взаимной основе международного авиасообщения с Египтом, ОАЭ и Мальдивами. Как следует из сообщения **пресс-службы** правительства, авиакомпании смогут выполнять 2 рейса в неделю в Дубай и на Мальдивы, в Каир – три рейса в неделю. Решение открыть эти страны для международных полетов было принято исходя из того, что в них относительно низкий уровень заболеваемости, а также на основании принципа взаимности.

<https://tass.ru/ekonomika/9411475>

РИА НОВОСТИ; 2020.09.09; ОМАН ПЛАНИРУЕТ ВОЗОБНОВИТЬ МЕЖДУНАРОДНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ В ОКТЯБРЕ

Власти Омана заявили о планах открыть международное авиасообщение в октябре, сообщает АТОР.

Предполагается, что зарубежные рейсы будут возобновлены в соответствии с данными о ситуации с COVID-19 в конкретных странах и на принципах двусторонних договоренностей.

Султанат закрыл свои границы в марте из-за пандемии коронавируса. Никаких дополнительных официальных подробностей об их открытии и условиях въезда пока не опубликовано. Эксперты полагают, что Оман пойдет по пути других стран и классифицирует направления в зависимости от масштаба вспышки коронавируса, разделив государства на зеленую, оранжевую и красную зоны («уровни опасности»).

Кроме того, среди условий въезда будет обязательный ПЦР-анализ на коронавирус. В июле аэропорты Омана проводили тендеры на закупку оборудования для тестирования прибывающих на месте.

Сегодня все, кто приезжает в султанат, должны находиться в карантине в течение 14 дней – либо дома, либо в отеле.

Если Оман разрешит въезд россиянам, то добраться туда они могут либо через Стамбул, либо через Дубай. Так, авиакомпания из Эмиратов заявила рейсы в Маскат из Дубая с 1 октября.

Для въезда россиянам нужно оформить электронную визу. Ее стоимость на 10 дней пребывания составит около тысячи рублей.

<https://ria.ru/20200909/oman-1576975255.html>

[Вернуться в оглавление](#)