



## Ежедневный мониторинг СМИ

14 СЕНТЯБРЯ 2020

### СОДЕРЖАНИЕ

ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2020.11.09; БОЛЬШЕ СКОРОСТЬ – МЕНЬШЕ ПРОБЛЕМ: ТАК ЛИ БЕЗОПАСНЫ МАГИСТРАЛИ; ГОТОВЫ ЛИ РОССИЙСКИЕ ДОРОГИ К УВЕЛИЧЕНИЮ СКОРОСТНОГО ЛИМИТА ДО 150 КМ/Ч .....	4
КОММЕРСАНТЪ FM; ВЛАДИСЛАВ ВИКТОРОВ; 2020.11.09; ЦКАД ПРОДОЛЖАЕТ ДОРОЖАТЬ; ПОЧЕМУ НА РЕАЛИЗАЦИЮ ПРОЕКТА ПОСТОЯННО НЕ ХВАТАЕТ ДЕНЕГ .....	6
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.14.09; САМОКАТЫ И АВТОБУСЫ ПОПРОСЯТ НЕ РАЗГОНЯТЬСЯ; МИНТРАНС И ГИБДД ПОДГОТОВИЛИ МАСШТАБНЫЙ ПРОЕКТ ИЗМЕНЕНИЙ В ПДД.....	7
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.14.09; МИНТРАНСУ ОТКРЫЛАСЬ ПРИЧАЛЬНАЯ КАРТИНА; ПРЕДСТАВЛЕНА РЕДАКЦИЯ ПЛАНА МОДЕРНИЗАЦИИ ПОРТОВ ДО 2030 ГОДА.....	9
КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2020.14.09; МАЗУТ ЛИШАЮТ АРОМАТА; ТАМОЖНЯ ЗАКРЫВАЕТ СХЕМУ БЕСПОШЛИННОГО ЭКСПОРТА .....	10
КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2020.14.09; ЗАГРАНИЦА НЕ ВЫВОЗИТ; ТУРОПЕРАТОРАМ ПОКА НЕ УДАЕТСЯ ЗАРАБОТАТЬ НА ЗАРУБЕЖНЫХ НАПРАВЛЕНИЯХ.....	11
ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ БАГДАСАРОВ; 2020.14.09; СОЮЗ НЕРЕШИМЫЙ: АРМЯНСКИЕ АВТОНОМЕРА ВЫСТАВЯТ НА КОМИССИЮ; В РОССИИ НАХОДИТСЯ ДО 300 ТЫС. АВТОМОБИЛЕЙ С АРМЯНСКОЙ РЕГИСТРАЦИЕЙ, А СЧЕТ НАРУШЕНИЙ ПДД ИДЕТ НА МИЛЛИОНЫ .....	12
ФЕДЕРАЛ ПРЕСС; 2020.14.09; БИТВА ЗА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЕ НЕБО. ВЕКСЕЛЬБЕРГ ПОМОЖЕТ САХАЛИНУ ПЕРЕИГРАТЬ ЯКУТИЮ? .....	15
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА ОГИЛЬКО; 2020.13.09; НА ЗАРЯДКУ СТАНОВИСЬ.....	17
ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА МОТРЕНКО; 2020.12.09; РАССЕКАЯ ВОЛНЫ: ПОЧЕМУ ПРОИСХОДЯТ АВАРИИ С УЧАСТИЕМ МАЛОМЕРНЫХ СУДОВ; С НАЧАЛА ГОДА ЗАФИКСИРОВАНО УЖЕ ОКОЛО 40 ПРОИСШЕСТВИЙ .....	18
ТАСС; 2020.11.09; МИНТРАНС ПОДТВЕРДИЛ ГОТОВНОСТЬ ПЕРЕЙТИ НА БЕСПЛАТНЫЙ ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ К 2035 ГОДУ .....	21
КОММЕРСАНТЪ FM; ИЛЬЯ СИЗОВ; 2020.11.09; ЗА ЛИЧНЫЙ ТРАНСПОРТ ПРИДЕТСЯ ДОПЛАТИТЬ; ПОЧЕМУ ПРОЕЗД В ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ ХОТЯТ СДЕЛАТЬ БЕСПЛАТНЫМ .....	22
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ДМИТРИЙ ГОНЧАРУК; 2020.11.09; ЕФИМОВ: РАЗГОВОРЫ О ПЛАТНЫХ ДОРОГАХ ВРЕДНЫ В НЫНЕШНЕЙ СИТУАЦИИ .....	23
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; АННА ШУШКИНА; 2020.11.09; СУЩЕСТВУЮЩУЮ ДОРОЖНУЮ СЕТЬ НУЖНО УВЕЛИЧИВАТЬ В ДВА РАЗА, СЧИТАЕТ ЛЫСАКОВ.....	24
BUSINESS FM; 2020.11.09; БЕСПЛАТНЫЙ ТРАНСПОРТ, НО ПЛАТНЫЕ ДОРОГИ: НАСКОЛЬКО ПРАВДОПОДОБНА СТРАТЕГИЯ МИНТРАНСА?.....	25
ВЕЧЕРНЯЯ МОСКВА; РУСЛАН ДАВЛЕТШИН; 2020.11.09; НОВЫЕ НАЛОГИ И ДОРОГАЯ ПАРКОВКА: ЧЕМ ОБЕРНЕТСЯ ДЛЯ РОССИЯН БЕСПЛАТНЫЙ ТРАНСПОРТ.....	26

---

БИЗНЕС ОНЛАЙН; МАКСИМ КИРИЛОВ, ЛИНАР ФАРХУТДИНОВ, АННА ГОРОДНОВА, АЛЕКСЕЙ ЛУЧНИКОВ; 2020.11.09; СЮРПРИЗ ОТ ДИТРИХА: ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ СДЕЛАЮТ БЕСПЛАТНЫМ ЗА СЧЕТ АВТОМОБИЛИСТОВ?.....	28
РИА НОВОСТИ; 2020.11.09; ЭКСПЕРТ ОЦЕНИЛ ИДЕЮ О БЕСПЛАТНОМ ПРОЕЗДЕ В ГОРОДСКОМ ТРАНСПОРТЕ .....	32
РЖД-ПАРТНЕР; АНАСТАСИЯ ИГОНИНА; 2020.11.09; ПЕРСПЕКТИВА ВВЕДЕНИЯ ПЛАТЫ ЗА ПРОЕЗД ПО РЕГИОНАЛЬНЫМ ДОРОГАМ УКАЗЫВАЕТ НА ОТКАТ В РАЗВИТИИ ОБЩЕСТВА .....	33
НСН; ОЛЬГА ДВОРЯНОВА; 2020.11.09; «СИНИЕ ВЕДЕРКИ» СЧИТАЮТ БЕЗУМИЕМ ПРОЕКТ МИНТРАНСА О БЕСПЛАТНОМ ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ .....	33
ВЕСТИ; 2020.11.09; ЭКСПЕРТЫ ОЦЕНИЛИ ИДЕЮ МИНТРАНСА О БЕСПЛАТНОМ ПРОЕЗДЕ .....	34
ТЕЛЕКАНАЛ 360; БОРИС ЛОМАКИН, ЕКАТЕРИНА АНДРОНОВА, ФЕДОР ГОРИН; 2020.11.09; БЕСПЛАТНЫЙ ПРОЕЗД ЗА СЧЕТ АВТОМОБИЛИСТОВ. ПЯТЬ ПРИЧИН, ПОЧЕМУ ТАК НЕЛЬЗЯ ДЕЛАТЬ В РОССИИ .....	34
РАДИО 1; 2020.11.09; ЦЕНТР ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА: ПОКИЛОМЕТРОВАЯ ОПЛАТА ЗА ПРОЕЗД ЗАМЕНИТ ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ И АКЦИЗЫ .....	36
РАДИО 1; 2020.11.09; «ПЛАТНЫЕ ДОРОГИ – РЕАЛЬНАЯ УГРОЗА». В ФЕДЕРАЦИИ АВТОВЛАДЕЛЬЦЕВ ЗАПОДОЗРИЛИ МИНТРАНС В НЕЧЕСТНОЙ ИГРЕ .....	37
ОТР; ЦЕРЕН ЧИМИДОВ; 2020.11.09; ПРОЕЗД В АВТОБУСАХ И МЕТРО ДОЛЖЕН ОСТАВАТЬСЯ ПЛАТНЫМ. ЭКСПЕРТЫ ОТР ПРОТИВ ИНИЦИАТИВЫ МИНТРАНСА .....	37
ПЯТЫЙ ТЕЛЕКАНАЛ; ВИКТОРИЯ АНДРЕЕВА; 2020.11.09; В ОБЩЕСТВЕННОЙ ПАЛАТЕ РФ СОЧЛИ «ПОПУЛИЗМОМ» ИДЕЮ БЕСПЛАТНОГО ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА.....	38
ПЯТЫЙ ТЕЛЕКАНАЛ; СОФЬЯ ЗУЕВА; 2020.11.09; «ГЕНОЦИД ВОДИТЕЛЕЙ» – ЭКСПЕРТ ОБ ИДЕЕ БЕСПЛАТНОГО ПРОЕЗДА В ГОРОДСКОМ ТРАНСПОРТЕ..39	
ВЕСТИ; 2020.11.09; «АЭРОФЛОТ»: ПРИ ВЪЕЗДЕ В КАИР ВСЕМ ПАССАЖИРАМ ОТ 6 ЛЕТ НЕОБХОДИМ ОТРИЦАТЕЛЬНЫЙ COVID-ТЕСТ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24» .....	40
ВЕСТИ-МОСКВА; АЛЕНА ЛАВРОВА; 2020.11.09; БЕЗ ДОКУМЕНТОВ И МЕДОСМОТРА: ПОПУЛЯРНЫЕ АГРЕГАТОРЫ ВЫДАЮТ ЗА ТАКСИСТОВ ОБЫЧНЫХ БОМБИЛ .....	40
РОССИЯ 24; АЛЕВТИНА ПЕНКАЛЬСКАЯ; 2020.10.09; ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ. СПЕЦИАЛЬНЫЙ РЕПОРТАЖ.....	41
РОССИЯ 24; 2020.10.09; ДЕГТЯРЕВ ПРОЕХАЛ ПО ОТРЕЗКУ ТРАССИБА И ПРОВЕЛ РАБОЧЕЕ СОВЕЩАНИЕ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24» .....	41
ТАСС; 2020.11.09; РОССИЙСКИЕ РЕГИОНЫ ПЕРЕВЫПОЛНЯЮТ ПЛАН ПО ВНЕДРЕНИЮ НОВЫХ ДОРОЖНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ .....	41
ТАСС; 2020.11.09; ОКОЛО 309 ТЫС. ЧЕЛОВЕК ВЕРНУЛИСЬ В РОССИЮ ВЫВОЗНЫМИ РЕЙСАМИ .....	42
ТАСС; 2020.13.09; ВЫВОЗНЫМ РЕЙСОМ ИЗ АФИН В МОСКВУ ВЫЛЕТЕЛИ 67 ПАССАЖИРОВ – ПОСОЛЬСТВО РФ .....	42
REGNUM; 2020.11.09; ЧЛЕН ОП РФ ПРИЗВАЛА НЕ УЖЕСТОЧАТЬ КОНТРОЛЬ ЗА АВТОМОБИЛЯМИ КАРШЕРИНГА .....	43
РИА НОВОСТИ; 2020.11.09; «АВТОДОР» ОБЪЯСНИЛ, ПОЧЕМУ СНОВА ПОДОРОЖАЛ ЦКАД .....	43

ИНТЕРФАКС; 2020.11.09; «АВТОДОР» ИЩЕТ ДЕНЬГИ НА ЮГ, МЕЧТАЕТ О ЗОЛОТОМ КОЛЬЦЕ, ТОЧНО ЕДЕТ – ПОКА ДО КАЗАНИ.....	44
ТАСС; 2020.12.09; ГЛАВА РЖД РАССКАЗАЛ О ПРИЧИНАХ ЧП НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ.....	47
РИА НОВОСТИ КРЫМ; 2020.11.09; «КРЫМСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» АКЦИОНИРУЮТ: КАК ИЗМЕНИТСЯ РАБОТА КОМПАНИИ.....	47
РЖД-ПАРТНЕР; ЮЛИЯ ЧЕРНЫШЕВСКАЯ; 2020.11.09; БЕЛАРУСЬ И РОССИЯ ОБСУДИЛИ УВЕЛИЧЕНИЕ ПЕРЕВОЗОК БЕЛОРУССКИХ ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ РФ.....	48
РЖД-ПАРТНЕР; АЛЕКСЕЙ ЛЕБЕДЕВ; 2020.11.09; ЕДИНАЯ СРО ОПЕРАТОРОВ ОТМЕНЯЕТСЯ.....	48
ИНТЕРФАКС; 2020.11.09; МУРМАНСКИЙ МОРТОРГПОРТ НАМЕРЕН УВЕЛИЧИТЬ МОЩНОСТИ ПО ОБРАБОТКЕ ВАГОНОВ НА ТРЕТЬ.....	49
РГ; ОЛЕГ КИРЬЯНОВ; 2020.14.09; МЕЖДУ ЮЖНОЙ КОРЕЕЙ И ВЛАДИВОСТОКОМ ОТКРЫЛСЯ НОВЫЙ ПАРОМНЫЙ МАРШРУТ.....	50
ТАСС; 2020.11.09; БЕЛОРУССИЯ НАПРАВИЛА РОССИИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ВОССТАНОВЛЕНИЮ АВИАСООБЩЕНИЯ.....	50
ИНТЕРФАКС; 2020.11.09; «ДОМОДЕДОВО» С 1 ОКТЯБРЯ ПОВЫСИТ ТАРИФЫ ДЛЯ АВИАКОМПАНИЙ НА 9-20%.....	50

## ПУБЛИКАЦИИ

### **ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2020.11.09; БОЛЬШЕ СКОРОСТЬ – МЕНЬШЕ ПРОБЛЕМ: ТАК ЛИ БЕЗОПАСНЫ МАГИСТРАЛИ; ГОТОВЫ ЛИ РОССИЙСКИЕ ДОРОГИ К УВЕЛИЧЕНИЮ СКОРОСТНОГО ЛИМИТА ДО 150 КМ/Ч**

Число погибших на участках с повышенным скоростным режимом втрое меньше, чем на остальных, свидетельствует статистика «Автодора». При увеличении протяженности таких участков, снижается аварийность. Можно ли сказать, что скорость не убивает, и следует ли дальше увеличивать разрешенный порог – разбирались «Известия».

Скорость безопасна?

«Если говорить про число аварий на скоростных участках, то оно остается практически неизменным. В 2018 году – 208, в 2019-м – 208, притом что протяженность скоростных участков увеличивается», – рассказала «Известиям» руководитель пресс-службы «Автодора» Татьяна Шадрина.

Число погибших на участках с повышенным скоростным режимом (110 и 130 км/ч) на 100 км дороги в три раза меньше, чем на остальных. Согласно приведенной «Автодором» статистике, при увеличении протяженности этих участков с повышенным скоростным режимом основные показатели аварийности (число летальных исходов) с 2017 года по июнь 2020-го снизились в среднем на 22,5%.

Опасный круиз

«Самая безопасная скорость – не быстрая, а постоянная, она должна быть непрерывной. На дороге в 300 км лучше держать постоянные 90 км/ч, чем двигаться с постоянно рваной и меняющейся скоростью. А у нас именно так получается на большинстве дорог», – пояснил «Известиям» автоэксперт Игорь Моржаретто.

Ехать по автобану со скоростью 90 км/ч под обстрелом камер абсолютно мучительно, считает координатор «Синих ведерок» Петр Шкуматов.

«Постоянно смотришь не на дорогу, а на спидометр, не превысил ли. Такая езда возможна только на круизе, а на круизе, если он неактивный, люди просто нажимают на кнопку и отвлекаются от дороги. В результате происходят одни из самых тяжелых аварий – наезд на препятствие. Если же водитель не нажимает на кнопку, а реально управляет автомобилем, то внимание не рассеивается», – отметил он.

На сегодняшний день закон разрешает собственнику дороги установить на некоторых участках лимит в 130 км/ч. Это право может использовать пока что лишь «Автодор» на участках трасс М-11 (на протяжении всей дороги – 336 км) и М-4 (на протяжении участка в 27 км). Напомним, на остальных трассах компании – М-3 и М-1 – установлен лимит в 110 км/ч.

Ваш лимит увеличен

Если скоростные участки безопасны, то почему бы не увеличить максимальный разрешенный порог скорости?

В июне министр транспорта России Евгений Дитрих заявил, что обсуждается потенциальная возможность увеличения скорости движения по Центральной кольцевой автодороге (ЦКАД) до 150 км/ч.

«Многие боятся резкого скачка аварийности, но этого не должно произойти, так как многие автомобилисты уже ездят со скоростью 150 км/ч», – поделился своими мыслями координатор «Синих ведерок» Петр Шкуматов. По его словам, еще один плюс – уменьшение времени коммуникации между городами.

«Существует практика нештрафуемых плюс 20 км/ч. Если разрешить 150 км/ч, то автомобилисты поедут 170 км/ч. А это уже опасная скорость для всех наших дорог», – считает он.

В то же время автоэксперт отметил, что если дорога соответствует высокой категории, то увеличение скорости не приводит к повышению аварийности. На дорогах первой категории теоретически скорость увеличивать можно, но нужно гармонизировать это с возможностями дороги, считает Моржаретто.

Еще по 150?

Вопрос увеличения скоростного режима до 150 км/ч на участках трасс М-11 и М-4 обсуждался на прошедшем на днях в Сочи форуме «Инновационные технологии и интеллектуальные транспортные системы в дорожном строительстве». Несмотря на заявленную «Автодором» обнадеживающую статистику по аварийности, результаты дискуссии оказались неоднозначными.

Из полутора миллионов российских автодорог лишь 6,2 тыс. относятся к категории IА, IБ и приспособлены к увеличению скоростного лимита.

Остальные трассы, по словам заместителя начальника управления строительства и эксплуатации автомобильных дорог **Федерального дорожного агентства** Антона Козлова, просто не готовы. На них есть нерегулируемые пешеходные переходы, нет современной системы информирования водителей, предупреждающей о ДТП и возможных нештатных ситуациях на дороге с учетом того, что на скорости 150 км/ч машина проезжает 200 м за пять секунд. Кроме того, по его словам, следует ограничить на скоростных трассах применение шипованных шин, образующих колеи.

По мнению директора департамента эксплуатации и безопасности дорожного движения «Автодора» Андрея Казанцева, для увеличения скоростного лимита до 150 км/ч придется подправить ПДД и даже менять дорожные знаки на более крупные, чтобы они были лучше заметны на высоких скоростях.

Еще один важный аспект – требования к барьерным ограждениям. Представитель завода «Продмаш», который и производит разделители, Иван Немов, пожаловался, что они недостаточны. Чтобы удержать «Газель», весящую 3,5 т и едущую со скоростью 130 км/ч, необходимо ограждение энергоемкостью 267 кДж. Для остановки ее со скорости 150 км/ч энергоемкость ограждения должна быть уже 355 кДж. При этом сейчас норма для дорог категории А1 – 250 кДж. Этот предел, по словам Немова, нужно поднять хотя бы до 350 кДж.

Уточним, что максимальная скорость «Газели», заявленная заводом-изготовителем, – 130 км/ч. Судя по представленным заводом «Продмаш» данным, требований к ограждениям достаточно, чтобы удержать легковой автомобиль, двигающийся со скоростью 150 км/ч, но недостаточно для груженого «КамАЗа» уже на скорости 70 км/ч. Поэтому следует ограничивать максимальную скорость грузовиков и автобусов на магистралях.

Присутствовавший на форуме замначальника ГИБДД России Олег Понарьин вообще высказал мнение, что нужно стараться увеличивать не моментальную разрешенную скорость, а общую скорость между населенными пунктами. С обязательным введением повышенных технических требований: искусственного освещения и широких обочин.

Возможно, все эти дискуссии повлияют на то, каким будет скоростной режим на ЦКАД – 130 или 150 км/ч. Ранее сообщалось, что решение по этому вопросу будет принято в течение года.

<https://iz.ru/1059651/anastasiia-pisareva/bolshe-skorost-menshe-problem-tak-li-bezopasny-magistrali>

### КОММЕРСАНТЪ FM; ВЛАДИСЛАВ ВИКТОРОВ; 2020.11.09; ЦКАД ПРОДОЛЖАЕТ ДОРОЖАТЬ; ПОЧЕМУ НА РЕАЛИЗАЦИЮ ПРОЕКТА ПОСТОЯННО НЕ ХВАТАЕТ ДЕНЕГ

Один из крупнейших транспортных долгостроев опять подорожал – на возведение ЦКАД потратят еще 20 млрд руб. Около 16 млрд выделит правительство, еще почти пять добавят частные инвесторы, следует из постановления кабинета министров. Таким образом, как указано в документе, общая стоимость трассы, которая пройдет вокруг Москвы, увеличилась до чуть более 340 млрд руб. И это несмотря на то, что ранее **Владимир Путин** требовал не допустить удорожания проекта. На что пойдут 20 млрд? И не станет ли строительство ЦКАД еще дороже? Разбирался Владислав Викторов.

Фактически ЦКАД начали возводить в 2016 году. Но еще за три года до этого, стоимость проекта оценивалась в 300 млрд руб. В 2018 кольцо уже должны были замкнуть, но к тому моменту лишь отдельные участки построили более чем наполовину. Оказалось, что проектировщики не учли некоторые нюансы, и, если бы ЦКАД построили в том виде, в каком он изначально планировался, то на скоростной трассе не хватило бы развязок, и кое-где возникали бы так называемые «бутылочные горлышки». Как отмечает зампред общественного совета при Минтрансе Московской области Андрей Мухортиков, до сих пор многие проблемы не решены: «Все эти узкие места были понятны еще лет 10 назад. Непонятно, почему их только сейчас начали ликвидировать. Проблемы, которые остаются, – это ряд съездов не строится. На юго-восточном участке общее отставание от графика работ в связи с тем, что подрядчик, который его выиграл изначально, на работу так и не вышел. И там проблемы достаточно серьезные в районе трассы М10, М11. Там еще, как говорится, конь не валялся».

Зато с 2016 года проект подорожал с 300 млрд руб. до 320. Но даже этого, как заявляли в «Автодоре» год назад, не хватит, и просили еще 44 млрд. Тогда Минфин не одобрил, сославшись на требование **Владимира Путина** не допустить удорожания проекта.

В этом году аудит провела Счетная палата, которая пришла к выводу, что ЦКАДу не хватает примерно 20 млрд руб. на развязки и перенос газопроводов. И теперь правительство одобрило платеж.

Но есть риск, что деньги уйдут в пустоту, продолжает Андрей Мухортиков. «Что непонятно, это все-таки пойдут ли эти 15 государственных, пять частных млрд руб. на расшировку “бутылочных горлышек”, которые остались на существующем проекте, или это все пойдет на затыкание кассовых дыр из-за удорожания в рамках существующего спроектированного участка ЦКАД. И если это просто покрытие кассовых разрывов после запуска всего ЦКАД, придется еще деньги искать на их устранение».

Подробно о ходе строительства и расходах на проект зачастую удастся узнать только из отчетов Счетной палаты. Поскольку основной заказчик, госкомпания «Автодор», детали не рассказывает. И запрос “Ъ FM” там тоже проигнорировали. Тем не менее, почему же проект опять подорожал? Руководитель общественной организации «Гражданский контроль госзакупок» Дмитрий Доброштан отмечает, что упрекнуть «Автодор» не в чем, поскольку очередное удорожание укладывается в действующие правила: «Если контракт в рамках 44 Федерального закона, это закон о госзакупках, то он не может дорожать изначально более, чем на 10%».

Была сумма 320, она выросла до 340. В принципе оно укладывается – 320 плюс 10%, получается 352 млрд руб. Выше – это уже будет нарушение.

Но теоретически в перспективе проект может еще подорожать. Заказчик представляет все расходы, эти затраты, которые должны быть. И самое главное, он это должен обосновать». В новом постановлении правительства говорится, что объемы финансирования проекта могут быть изменены по итогам госэкспертизы. Но в июне **вице-премьер Марат Хуснуллин** заявлял, что стоимость строительства «радикально» не вырастет. Он же обещал, что ЦКАД достроят в следующем году, и, скорее всего, так и будет, считает

гендиректор информагентства «Строительство» Александр Гусев: «Хуснуллин – достаточно жесткий человек в принятии решений. Есть надежда, что к 2021 году ее все-таки откроют. Тут главное сейчас, чтобы не получилось, что опять будут просить деньги через год, потому что финал будет близок, а чего-то будет не хватать опять, будет уже не совсем хорошо».

Как отмечают собеседники “Ъ FM”, многие проблемы при строительстве ЦКАД – следствие плохой проработки проекта. Год назад глава «Автодора» Вячеслав Петушенко в беседе с “Ъ”, объяснял это тем, что в 2009-м, когда проектировали магистраль, денег было немного и хватало других приоритетных проектов. Сейчас, правда, ситуация похожая.

В конце июня открылось движение по участку ЦКАД от Можайского до Новорижского шоссе. Его протяженность 23 км. Как сообщал тогда вице-премьер Марат Хуснуллин, участок открыли на шесть месяцев раньше.

Общая протяженность ЦКАД – больше 500 км.

<https://www.kommersant.ru/doc/4485436>

### **КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.14.09; САМОКАТЫ И АВТОБУСЫ ПОПРОСЯТ НЕ РАЗГОНЯТЬСЯ; МИНТРАНС И ГИБДД ПОДГОТОВИЛИ МАСШТАБНЫЙ ПРОЕКТ ИЗМЕНЕНИЙ В ПДД**

Новые правила тонировки, запрет парковки на «островках безопасности», расширение зоны действия знаков «Стоянка запрещена», ограничение скорости для автобусов – эти и другие нововведения попали в масштабный проект поправок к ПДД от Минтранса, с которым ознакомился “Ъ”. Вводятся ограничения для владельцев электросамокатов и сегвеев – их выделяют в отдельную категорию участников движения вместе с пользователями роликов, скейтбордов и беговелов.

“Ъ” удалось ознакомиться с новым проектом поправок к ПДД, который Минтранс направил в аналитический центр при правительстве в одну из рабочих групп, действующих в рамках «регуляторной гильотины». **Поправки готовились с 2019 года, несколько раз дорабатывались, дважды проходили общественное обсуждение (“Ъ” рассказывал об этом): сейчас с документом проводятся «регламентные процедуры», пояснили “Ъ” в пресс-службе Минтранса.**

Изменения, предусмотренные 19-страничным проектом, можно поделить на несколько блоков. Первый касается правил хранения транспорта. Будет запрещена стоянка и остановка на так называемых островках безопасности – сегодня это разрешено, в результате происходят наезды на стоящие машины, сказано в пояснительных материалах Минтранса. Зона действие знака 3.27 «Остановка запрещена» с принятием поправок будет прекращаться после знака «Парковка». Это уточнение вносится по жалобам жителей (особенно в Москве): были случаи, когда машины эвакуировали из парковочных карманов под знаком Р, инспекторы ссылались на то, что де-юре автомобиль стоял в запретной зоне. Исключается правило, согласно которому действие знака «Стоянка запрещена» прекращается в том месте, где кончается желтая разметка. Иными словами, если стоит знак, то независимо от протяженности желтой линии под ним парковаться нельзя будет на всей улице до следующего перекрестка или конца населенного пункта.

Другая часть изменений связана с перевозками пассажиров. Разгоняться до 90 км/ч разрешат автобусам, оборудованным ремнями безопасности в салоне и исключительно сидячими местами: для остальных, например маршрутных автобусов, лимит составит 70 км/ч.

Сегодня все автобусы могут ездить со скоростью 90 км/ч за городом. Автобусы, участвующие в перевозке детей, должны будут использовать оранжевые маячки. Впервые вводится знак «Движение автобусов запрещено». Если сзади под стеклом автобуса загорелась надпись «Внимание, пассажир», то следующий за ним автомобиль будет

обязан остановиться, дожидаться, пока пройдут все пассажиры и табло погаснет, это тоже заложено в новых ПДД.

Меняются правила контроля тонировки. Сейчас правила ссылаются на ГОСТ 5727 1988 года: ветровое стекло должно пропускать не менее 75% света, остальные стекла – не менее 70%. Новая редакция сошлется на ГОСТ 33997 2016 года: лимит для ветрового стекла – 70%, для остальных – не нормируется. Можно будет использовать в машине любую медицинскую аптечку, огнетушитель и знак аварийной остановки: сейчас ПДД ссылаются на ГОСТ Р 41.27 2001 года, теперь ссылки не будет.

Еще один блок поправок касается так называемых средств индивидуальной мобильности (СИМ): под этот термин попадут электросамокаты, моноколеса, сегвеи, а также коньки, скейтборды, роликовые коньки и т. д. Ребенок до семи лет может кататься на СИМ по тротуарам, пешеходным дорожкам, в пределах пешеходных зон и только в сопровождении взрослых. Подросток 7–14 лет сможет кататься там же, но один. Дети старше 14 лет смогут пользоваться велосипедными зонами, велополосами, тротуарами, но если их нет, можно будет выезжать на правый край проезжей части или на обочину улицы при условии, что у СИМ есть тормоза, фонарь и катафоты. При совместном движении с пешеходами запрещено разгоняться на СИМ быстрее 20 км/ч. В пьяном виде кататься на электросамокате, сегвее, скейтборде запретят.

Предложения **Минтранса** уже раскритиковали эксперты Общественной палаты – сейчас готовится письмо в министерство.

«Союз пешеходов», в частности, считает, что на скорости 20 км/ч электросамокат может нанести серьезные увечья пешеходам, а кататься можно только за пределами тротуаров. Замечания, как выяснил “Ъ”, есть и у ГИБДД: там считают, что пользователи коньков, скейтов и других устройств, использующих «мускульную силу человека», должны быть отнесены к пешеходам, как и сейчас, и подчиняться «пешеходным» правилам. В **Минтрансе**, по сведениям “Ъ”, с этим не согласились: там считают, что на обычном самокате или скейте можно разогнаться достаточно, чтобы сбить человека, поэтому необходимо отрегулировать их движение. Пока ведомства договориться не удалось (хотя официально в **Минтрансе** говорят, что «все разногласия урегулированы»), конечное решение примет правительство.

Тем временем ГИБДД тестирует новые методы контроля СИМ. 13 августа инспекторы остановили пьяного жителя Казани Дмитрия Котухова на электросамокате, провели освидетельствование и теперь собираются лишить водительских прав через суд. Сотрудники ДПС исходили из того, что 600-ваттный самокат попадает под категорию «мопед», а значит, Дмитрий Котухов управлял транспортным средством, то есть обязан нести ответственность как водитель, а не как пешеход. Дмитрий Котухов собирается защищаться в суде. Это первый подобный инцидент в России.

В столичном «Мосгортрансе» поддержали ужесточение правил движения автобусов – «это позволит обеспечить более безопасные условия перевозки пассажиров рейсов междугородного сообщения и коммерческих рейсов».

«Из-за лимита на перевозки стоя придется увеличивать количество подвижного состава, а за ростом трафика возникнет необходимость пересмотреть и расширить сети дорог, – говорит гендиректор АО «Мострансавто» Владислав Мурашов. – Это нововведение может изменить индустрию». Все предлагаемые изменения, возможно, нужны и разумны, но принимать их сразу в таком объеме неправильно, считает первый зампред комитета Госдумы по госстроительству Вячеслав Лысаков. «Подобные вещи должны вводиться постепенно, чтобы люди могли привыкнуть. Если такую кучу новаций вывалить на головы 50 млн водителей, многие начнут путаться и невольно станут нарушителями», – говорит он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4491586>

На ту же тему;

<https://ren.tv/news/v-rossii/747808-skeitbordy-vyzvali-spory-pri-obsuzhdenii-novykh-pdd>  
<https://www.pnp.ru/social/peshekhodnyu-zebru-predlozhili-ubrat-s-avtotrass.html>

### **КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.14.09; МИНТРАНСУ ОТКРЫЛАСЬ ПРИЧАЛЬНАЯ КАРТИНА; ПРЕДСТАВЛЕНА РЕДАКЦИЯ ПЛАНА МОДЕРНИЗАЦИИ ПОРТОВ ДО 2030 ГОДА**

**Минтранс** представил перечень портовых проектов, которые могут войти в соответствующий раздел комплексного плана модернизации инфраструктуры при его продлении до 2030 года. За рубежом 2024 года, когда заканчивалось действие текущей редакции, солидный прирост ожидается только в 2025 и 2030 годах (на 45 и 54 млн тонн), а за все четыре года между ними мощность увеличится всего на 8,5 млн тонн. Пока это лишь набросок плана, полагают аналитики, призывая к скорейшему наполнению перечня и отказу от дублирования частных проектов государственными, как произошло в Тамани.

**Минтранс** представил проект корректировок в федеральный проект «Развитие морских портов» комплексного плана модернизации инфраструктуры (КПМИ) в контексте его продления до 2030 года. Как следует из документа («Ъ» ознакомился с ним), в период с 2020 по 2030 год планируется нарастить мощности по перевалке на 353,5 млн тонн. В 2026–2029 годах прогнозируется ничтожный прирост, всего 8,5 млн тонн за все четыре года, еще 54 млн тонн добавится в 2030 году.

Общая потребность в финансировании оценивается в 828,1 млрд руб., в том числе 193,5 млрд руб. бюджетных средств.

**В Минтрансе «Ъ» подтвердили, что предложения о корректировке были направлены в правительство. «В ближайшее время они будут рассмотрены», – заверили в министерстве.**

Из проекта, как ранее анонсировал «Ъ», исключается широкий круг мероприятий на Дальнем Востоке. В частности, речь идет о выходе из плана проекта расширения порта Шахтерск Восточной горнорудной компании (8,5 млн тонн), технического перевооружения порта Посыет «Мечела» (4 млн тонн), строительства терминала «Русала» для перевалки глинозема в Ванино (3 млн тонн) и двух терминалов СУГ по 1 млн тонн – НАО «Прайм» в бухте Мучка и «Восток ЛПП» в бухте Перевозная, реконструкция гидротехнических сооружений морского порта Владивосток для «Соллерса» на 2,2 млн тонн. Исключение сухогрузного района порта Тамань и терминала в Зарубино, о котором писал «Ъ» (см. «Ъ» от 24 августа) и однозначность которого подтвердил «Росморпорт», в документе не упоминается.

Планируется к исключению (из комплексного плана – «Ъ») сухогрузная Тамань, Зарубино, еще пять проектов в связи с тем, что они фактически не сумели сформироваться, структурироваться

Приток мощностей к 2030 году обеспечит включаемый в проект Приморский УПК, на котором по плану к 2030 году введут 65 млн тонн мощности. Также вносится проект развития порта Корсаков на Сахалине (см. «Ъ» от 27 июля) до 11 млн тонн в 2029–2030 годах.

В плане также проекты реконструкции инфраструктуры «Росморпорта» в портах Ванино, Темрюк, Магадан, Анадырь и Нарьян-Мар. К 2024 году запланирован ввод двух причалов в порту Новороссийск (НКХП), который прибавит 11,6 млн тонн к перевалке зерна, там же к 2030 году обещают ввести инфраструктуру для перевалки 15,5 млн тонн контейнеров и металлопродукции с целью возврата российских грузов из украинских портов.

В план включен проект расширения терминалов «Дальтрансугля» (СУЭК) в Ванино, предполагающий прибавку 12 млн тонн к 2024 году с достижением 40 млн тонн, увеличены параметры проекта «СДС-Угля» в бухте Суходол на 4,4 млн тонн, до 12 млн тонн. Но при этом на 19,1 млн тонн снижена мощность порта Вера (реализуют УК «Востокуголь» и «Порт Вера Холдинг»), так что теперь в плане указаны лишь 2 млн тонн

к 2021 году. После гибели в мае совладельца «Востокугля» Дмитрия Босова порт Вера, равно как и базовое для него Огоджинское угольное месторождение, стал предметом акционерного конфликта (см. “Ъ” от 27 августа).

Что касается терминального комплекса в Лавне, то по нему сроки ввода сохраняются (18 млн тонн в 2022 году), однако исключается промежуточная веха – 9 млн тонн в декабре 2020 года, поскольку достроить железнодорожную ветку планируют не ранее декабря 2021 года, объясняется в документе. А источник “Ъ”, знакомый с ситуацией, сомневается в реалистичности и этой даты.

В плане числятся и терминалы СПГ НОВАТЭКа в Мурманске и на Камчатке. Госинвестиции в терминал на Камчатке (21,7 млн тонн) все еще составляют 12,1 млрд руб., хотя этой суммы оказалось недостаточно для оплаты дноуглубительных работ (исполнители требовали 20 млрд руб.). 11 сентября глава **Росморречфлота Александр Пошивай** заявил, что стоимость дноуглубления будет повышена, а проект может сдвинуться на год.

Также Аналитический центр при правительстве, который ранжирует проекты для **КПМИ**, предлагает по итогам оценки включить в него три зерновых проекта: два терминала в Высоцке по 4 млн тонн – «Технотранс» и ООО «Порт Высоцкий» – и терминал ОТЭКО «Агрохолдинг Тамань» на 14,5 млн тонн.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров отмечает, что на данный момент за рубежом 2025 года документ выглядит как практически пустой набросок плана, поэтому, учитывая, что цикл планирования в портовой отрасли составляет минимум четыре-пять лет, необходимо максимально оперативно его наполнять проектами. По ряду грузов – например, по зерновым – есть много реалистичных проектов, говорит эксперт. Второе, что следует делать, – это не допускать ситуации, когда проект, финансирующийся за счет госсредств, дублирует частный, как было в случае сухогрузного района порта Тамань, говорит он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4491654>

### **КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2020.14.09; МАЗУТ ЛИШАЮТ АРОМАТА; ТАМОЖНЯ ЗАКРЫВАЕТ СХЕМУ БЕСПОШЛИННОГО ЭКСПОРТА**

Около десятка НПЗ могут столкнуться с ухудшением своей экономики из-за того, что таможня с 14 сентября закрывает действовавший несколько лет способ беспошлинного вывоза мазута из России. С 2017 года ряд простых НПЗ обходят уплату экспортной пошлины на мазут, проводя его по другому таможенному коду – как ароматические углеводороды. Эксперты оценивают потери бюджета РФ от этой схемы в \$1,2 млрд в 2019 году и \$700 млн в этом году. После закрытия этой лазейки маржа простых НПЗ может снизиться на 1,6 тыс. руб. за тонну.

Федеральная таможенная служба (ФТС) с 14 сентября будет пресекать схему с беспошлинными экспортными поставками мазута под видом ароматических углеводородов, следует из приказа таможенной службы. Эта схема позволяла производителям мазута уходить от уплаты экспортной пошлины, ставка которой сопоставима с вывозной пошлиной на нефть (\$47,5 за тонну в сентябре). Лазейка заключалась в том, что НПЗ при декларировании мазута могли указать таможенный код, соответствующий категории ароматических углеводородов. По закону если их содержание в смеси более 50%, то темным нефтепродуктам может быть присвоен беспошлинный код – 2707. Теперь, согласно приказу ФТС, «нефтепродукты, полученные из битуминозных пород и содержащие более 50% ароматических составных частей», приравнены к товарной позиции, соответствующей мазуту (код 2710).

Экспортная пошлина на темные нефтепродукты была приравнена к нефтяной в 2017 году в рамках налогового маневра для того, чтобы заставить нефтекомпании производить больше светлых нефтепродуктов и меньше мазута.

В итоге налоговый маневр привел к тому, что рентабельность заводов с большой долей выпуска темных нефтепродуктов заметно ухудшилась.

Соответственно, с 2017 года лазейку с использованием кода 2707 впервые стали использовать небольшие заводы, не обладающие установками глубокой переработки, – Новошахтинский и Марийский НПЗ, экспортировавшие за 2017 год 2,5 млн тонн темных нефтепродуктов. С тех пор объемы экспорта и число интересантов резко заметно возросло. По данным Reuters, в 2019 году по беспошлинной схеме было экспортировано 12,4 млн тонн нефтепродуктов, за четыре месяца 2020 года – 5,4 млн тонн. Ее используют около десятка заводов, и, как сообщает агентство, крупнейшими экспортерами являются Новошахтинский (им предположительно владеет супруга экс-главы администрации президента Украины Виктора Медведчука – Оксана Марченко; 3 млн тонн в 2019 году), Яйский НПЗ (совладельцы – Георгий Кушнир, Юрий Кушнеров, Александр Говор; 935 тыс. тонн) и Ухтинский НПЗ ЛУКОЙЛа (796 тыс. тонн).

Исчезновение схемы беспошлинного экспорта мазута может серьезно сказаться на экономике простых заводов, хотя ряд источников “Ъ” полагают, что некоторые заводы будут пытаться искать альтернативные механизмы вывоза.

По словам одного из собеседников “Ъ”, одна из популярных схем заключается в поставках мазута под видом средних дистиллятов.

«Ты можешь придумать новый вид топлива, со своими техусловиями, и сертифицировать его, чтобы заплатить меньшую пошлину, – говорит он. – Будет крайне сложно доказать обратное, кодов очень много». Источники “Ъ” также слышали о схеме, когда мазут экспортируется за рубеж под предлогом бункеровки судов, поскольку с таких операций пошлина не взимается.

Потери бюджета от беспошлинного экспорта нефтепродуктов составили около \$1,2 млрд, оценил Евгений Тыртов из Vygon Consulting. По итогам 2020 года в связи с падением цен на нефть и закрытием схемы потери бюджета окажутся ниже – около \$700 млн. Закрытие схемы приведет к резкому снижению маржи применявших ее заводов, полагает он: в текущих ценах для таких экспортеров потери маржи составят до 1,6 тыс. руб. за тонну. При этом в связи с завершением налогового маневра и полным обнулением пошлин к 2024 году возможности для дальнейшего применения этой схемы пропадут сами по себе, заключает эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4491658>

### **КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2020.14.09; ЗАГРАНИЦА НЕ ВЫВОЗИТ; ТУРОПЕРАТОРАМ ПОКА НЕ УДАЕТСЯ ЗАРАБОТАТЬ НА ЗАРУБЕЖНЫХ НАПРАВЛЕНИЯХ**

Ограниченное число рейсов по открытым направлениям, узкая география вылетов и высокие цены не дают туроператорам добиться восстановления бронирований туров за рубеж. Даже наиболее востребованная Турция продается на 30% хуже, чем годом ранее. Участники рынка рассчитывают на открытие дополнительных пляжных направлений на зимний сезон, что позволит им зафиксировать снижение годового оборота на 50%. Спрос на российские курорты тем временем сохраняется, что может привести к росту цен на отдых внутри страны.

Российским туроператорам пока не удалось восстановить продажи по открытым зарубежным направлениям. Согласно оценкам Travelata.ru, в Турцию на осень продано на 30% меньше туров, чем годом ранее. Падение произошло, несмотря на снижение среднего чека на 6%, до 85,4 тыс. руб. год к году. При этом гендиректор Travelata.ru Алексей Зарецкий указывает, что Турция стала наиболее продаваемым осенним направлением. Всплеска бронирований по Египту, Мальдивам и ОАЭ, по данным сервиса, также не произошло на фоне ограниченного числа регулярных рейсов. Сейчас по этим направлениям может осуществляться не больше двух-трех перелетов в неделю.

Аналогичную картину демонстрирует и Танзания, которая, по оценкам Level.travel, формирует не более 1% продаж туров на осенний период.

Представитель OnlineTur.ru Игорь Блинов связывает снижение объема бронирований туров в Турцию с ограниченным числом городов, откуда могут осуществляться рейсы. Если учитывать только Москву, спрос вырос примерно на 12% год к году, говорит он.

Исполнительный директор «Интуриста» Сергей Толчин подтверждает, что количество туристов, которое компания еженедельно отправляет в Турцию, в этом году в два раза ниже из-за узкой географии полетов. Продажи туров в ОАЭ, Египет и на Мальдивы топ-менеджер называет единичными.

На фоне отсутствия чартерных рейсов и ограниченного регулярного сообщения стоимость туров относительно аналогичного периода прошлого года выше в полтора-два раза, указывает он. По данным OnlineTur.ru, тур на Мальдивы на неделю сегодня стоит от 250 тыс. руб. на двоих.

Игорь Блинов добавляет, что туроператоры сейчас также не проводят традиционных маркетинговых компаний и акций раннего бронирования, которые могли бы стимулировать спрос. По словам господина Толчина, формировать специальные предложения технически невозможно: цены на них полностью зависят от стоимости размещения, прогнозировать которое отельеры пока не готовы. Несмотря на это, один из собеседников “Ъ” на рынке называет продажи туров за рубеж «хорошими для текущих условий». По его словам, сейчас туроператоры рассчитывают в первую очередь на открытие чартерных рейсов на египетские курорты, расширение полетной программы в ОАЭ и начало авиасообщения с карибскими странами – Доминиканской Республикой, Кубой и Мексикой. В таком случае, по оценкам собеседника “Ъ”, падение оборота туроператоров в этом году может ограничиться 50%.

Российским курортам, вопреки первоначальным прогнозам, удалось сохранить повышенный интерес туристов даже на фоне открытия части зарубежных направлений.

По данным Travelata.ru, объем бронирований внутренних туров на осенний сезон на 80% превышает значение прошлого года. По подсчетам Level.travel, в общей структуре продаж на бархатный сезон доля России за год выросла с 6% до 20%. Гендиректор туроператора «Дельфин» Сергей Ромашкин говорит, что еще в августе многие туристы опасались планировать отдых из-за страха внедрения новых связанных с COVID-19 ограничений, но в сентябре стали чувствовать себя спокойнее и спрос на осенние туры начал активно расти. По его прогнозам, тенденция позволит средствам размещения на российских курортах поднять стоимость проживания на 8–10% относительно аналогичного периода прошлого года. В высоком ценовом сегменте рост окажется более выраженным – около 20%, добавляет он.

Резкий скачок спроса продемонстрировала также традиционно относящаяся к внутренним направлениям Абхазия. Согласно оценкам Travelata.ru, объем бронирований на осенний период в страну вырос на 47% год к году. Сергей Ромашкин отмечает, что в Абхазии тенденции к росту цен нет. «Направление открылось очень поздно, и настроения местных отельеров были близки к паническим, сейчас для них важно обеспечить какую-то загрузку», – рассуждает он. По данным Travelata.ru, средняя стоимость бронирования тура в Абхазию находится на уровне 45,6 тыс. руб., что на 5,5% выше, чем годом ранее.

<https://www.kommersant.ru/doc/4491655>

**ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ БАГДАСАРОВ; 2020.14.09; СОЮЗ НЕРЕШИМЫЙ: АРМЯНСКИЕ АВТОНОМЕРА ВЫСТАВЯТ НА КОМИССИЮ; В РОССИИ НАХОДИТСЯ ДО 300 ТЫС. АВТОМОБИЛЕЙ С АРМЯНСКОЙ РЕГИСТРАЦИЕЙ, А СЧЕТ НАРУШЕНИЙ ПДД ИДЕТ НА МИЛЛИОНЫ**

Проблема автомобилей с армянской регистрацией, ввезенных гражданами России, становится всё более острой. ГИБДД штрафует владельцев и задерживает транспортные

средства, а суды, наоборот, массово отменяют постановления. В Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) размышляют, как принять такое решение, чтобы и автовладельцы были довольны, и государство не потеряло в бюджетных отчислениях. Подробности – в материале «Известий».

**Набраться терпения**

Ситуацию с армянскими номерами на днях обсуждал комитет высокого уровня ЕЭК – новая структура, призванная решать наиболее острые вопросы. Представители государств – членов Евразийского экономического союза высказали свои предложения по решению данной проблемы.

«Мы исходим из того, что в конечном результате государства должны не потерять в своих бюджетах, но при этом граждане, добросовестные приобретатели данных автомобилей, должны иметь возможность доказать свою добросовестность и, соответственно, быть освобождены от ответственности», – сказала помощник председателя коллегии ЕЭК Ия Малкина. Она также рассказала, что вопрос с армянскими номерами будет в скором времени поднят на заседании совета комиссии. И призвала всех заинтересованных в этом вопросе набраться терпения.

Напомним, что в 2014-м Армения подписала договор о присоединении к Евразийскому экономическому союзу, но переход на единые таможенные тарифы отложила до 2020 года. Кроме того, в декабре 2017-го совет Евразийской экономической комиссии освободил товары, ввозимые на территорию союза для личного пользования, от уплаты таможенных пошлин.

Получалось, что российский гражданин мог приобрести автомобиль в Армении по очень выгодной цене, заплатить пошлины по армянским ставкам, которые были намного ниже российских, и преспокойно пересечь границу, не декларируя машину и не оформляя временный ввоз. Некоторым нравилось и то, что армянский регистрационный знак давал иммунитет против дорожных камер. Кроме того, не нужно было платить российский транспортный налог.

Покупателей не смущало, что приобретенный автомобиль можно будет продать только в Армении. Кроме того, они рассчитывали, что в 2023 году их автомобили будут легализованы как «товары ЕврАзЭС» после уплаты утилизационного сбора. Таким образом, в Россию попало, по разным данным, от 200 до 300 тыс. автомобилей с армянской регистрацией.

**Не являются участниками международного движения**

Однако затем выяснилось, что договор о присоединении Республики Армения к ЕврАзЭС называет эти автомобили иностранным товаром, что противоречит положениям договора о создании ЕврАзЭС и Таможенному кодексу союза.

«С учетом особых условий вступления в 2014 году Республики Армения в Евразийский экономический союз автомобили, ввезенные на ее территорию и выпущенные по пониженным ставкам, для остальных государств – членов ЕврАзЭС, в том числе Российской Федерации, являются иностранными товарами, а значит, их ввоз и использование допускаются только при условии таможенного оформления», – отмечается в официальном разъяснении ГИБДД.

Ведомство также опирается на положения Конвенции о дорожном движении и считает, что гражданин Российской Федерации не может рассматриваться в качестве участника международного дорожного движения, если не имеет постоянного места жительства в том государстве, где зарегистрирован автомобиль. Следовательно, снова должен поставить свой автомобиль на российский учет.

«На данный момент владелец автомобиля с иностранными номерами обязан в 10-дневный срок со дня ввоза на территорию России поставить его на учет», – напомнила руководитель **пресс-службы** ГК «АвтоСпецЦентр» Анна Уткина.

Перерегистрация автомобиля с армянским номером и получение российского ПТС потребуют доплаты разницы таможенных платежей, которая в зависимости от возраста автомобиля и объема мотора может составить две-три его цены. Кроме того, часть автомобилей, конвертированных в Армении из праворульной в леворульную версию, вообще вряд ли возможно поставить на учет в РФ.

Охота на нарушителей

Отсутствие российской регистрации дает право ГИБДД активно штрафовать владельцев по ст. 12.3. КоАП «Управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе документов, предусмотренных правилами дорожного движения» и 12.1 КоАП «Управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке, транспортным средством, не прошедшим государственного технического осмотра или технического осмотра».

В первом случае автомобилисту грозит штраф 500 рублей с задержанием транспортного средства, во втором – штраф от 500 до 800 рублей, а при повторном нарушении – 5 тыс. рублей штрафа или лишение права управления на срок от одного до трех месяцев.

«В соответствии с обязательствами, взятыми армянской стороной при вступлении в союз, она должна обеспечивать использование таких автомобилей только на территории республики и не допускать их вывоз за ее пределы без таможенного оформления. Однако, как свидетельствует сложившаяся практика, данное условие армянской стороной не выполняется, что и спровоцировало ввоз и эксплуатацию в Российской Федерации значительного количества таких транспортных средств», – считают в ГИБДД. Логика ведомства понятна – необходимо исполнить поручение президента **Владимира Путина** и обеспечить меры по «неотвратимости наказания иностранных граждан и иностранных перевозчиков».

Ситуация тревожная – только в Москве за минувшие полтора года автомобили с иностранными номерами совершили почти 2 млн нарушений. Выписать постановления удалось менее чем 30 тыс. Дорожные камеры фиксируют нарушение, но иностранного номера в базе нет и отправляют штраф некому. Из попыток создать базу иностранных водителей вместе с ФТС или РСА пока ничего не вышло.

Декларированию не подлежат – но это неточно

Проблема машин с армянскими номерами кроется в противоречиях таможенного законодательства. Еще в 2018 году запутанный вопрос о транспортных средствах для личного пользования, зарегистрированных в Армении, попросили разрешить консультационный центр Федеральной таможенной службы России. Там тоже пришли к выводу, что такие автомобили при временном ввозе ни декларированию, ни таможенному контролю не подлежат. Интересно, что срок временного ввоза для этой категории таможенным законодательством ЕАЭС никак не регламентирован.

В свежем ответе Северо-Кавказского таможенного управления (копия имеется в распоряжении «Известий») отмечено, что дальнейшее использование таких транспортных средств зависит от статуса – являются ли они иностранным товаром или товаром ЕАЭС. В первом случае при получении российского ПТС потребуется доплатить разницу таможенных пошлин и налогов, во втором – не нужно.

«Автомобиль считается находящимся в международном движении, если выполняется одно из следующих четырех условий. Например, если транспортное средство не зарегистрировано на территории этого государства. То есть в нашем случае автомобиль, не зарегистрированный в РФ, находится в международном движении и в надлежащем порядке зарегистрирован на территории другого государства. Фактически требование о регистрации в РФ является требованием о перерегистрации товара. Что нашим законодательством не предусмотрено», – рассказал «Известиям» юрисконсульт Сергей Фролов.

Он также сослался на решение пленума Верховного суда: если имеется противоречие между двумя такими актами, то ввиду большей юридической силы Таможенного кодекса применяется именно он, а не договор о присоединении Армении.

Как показала судебная практика, в большинстве случаев суды Краснодара, Челябинска, Казани, Хасавюрта вставляли на сторону владельцев автомобилей с армянскими номерами. Они не нашли в их действиях указанных административных нарушений по ст. 12.3 и 12.1 КоАП и отменили постановления. Копии решений есть в распоряжении редакции.

«Почему государство должно идти им навстречу?»

«Разрешение этой ситуации возможно только в рамках ЕврАзЭС, только комиссия может отложить, перенести, ухудшить, улучшить», – отметила директор правового департамента секретариата комиссии Таможенного союза Наталья Слюсарь на встрече граждан и представителей уполномоченного по правам человека в РФ, организованной Союзом армян России. По ее словам, работа над проектом в комиссии уже ведется. Кроме того, она пообещала, что проблема будет решена в пользу владельцев автомобилей с армянской регистрацией.

«Куча людей накупила машины, прекрасно понимая, что они пользуются дырами в законодательстве. Это люди преимущественно при деньгах, если учесть, какие машины они везли из Армении: минивэны, большие седаны, купе, внедорожники. Я не понимаю, почему наши граждане должны ездить с армянскими номерами по нашим дорогам, уходя от налогов. Кроме того, вы прекрасно знаете, как они ездят. И я также не понимаю, почему государство должно идти им навстречу и решать этот вопрос так, чтобы они непременно остались в шоколаде», – отметил главный редактор «За рулем» Максим Кадаков. Он допустил вариант, что кто-то в верхах может принять компромиссный вариант. Например, простит недоплаченные таможенные сборы, но обяжет поставить машины на российский учет.

<https://iz.ru/1059729/evgenii-bagdasarov/soiuz-nereshimyi-armianskie-avtonomera-vystaviat-na-komissiiu>

### **ФЕДЕРАЛ ПРЕСС; 2020.14.09; БИТВА ЗА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЕ НЕБО. ВЕКСЕЛЬБЕРГ ПОМОЖЕТ САХАЛИНУ ПЕРЕИГРАТЬ ЯКУТИЮ?**

Новый аэровокзал в Южно-Сахалинске является одним из главных проектов губернатора Валерия Лимаренко. Еще в бытность врио глава региона активно делал ставку на новую стройку. Новые воздушные ворота сделают Сахалин доступнее – а в перспективе вообще превратят его в крупный логистический хаб. В конце лета стало известно, что новый аэровокзал собираются отдать в частные руки. Причем не кому-нибудь, а олигарху Виктору Вексельбергу. В причинах происходящего разбирался корреспондент «ФедералПресс».

Несмотря на внимание со стороны региональных властей, проект южно-сахалинского аэровокзала долгое время буксовал. Впервые о нем заговорили еще в 2014 году: тогда планировалось привлечь к строительству южнокорейских инвесторов. Строительство началось три года спустя, начальная цена составляла 6 миллиардов рублей. Аэровокзал не достроили до сих пор, сроки сдачи несколько раз переносили: теперь объект намерены открыть в 2021 году. Выросла и цена – сначала до восьми, а затем до тринадцати миллиардов рублей. Вишенкой на торте стали известия о грядущей приватизации аэровокзала. Его намерены отдать миллиардеру Виктору Вексельбергу: компания олигарха является одним из ключевых инвесторов. Речь идет об управляющей компании «Аэропорты регионов», принадлежащей вексельберговской «Ренове». Именно она будет достраивать аэровокзал, а впоследствии станет его полноправным владельцем.

Как пояснили ФедералПресс в **пресс-службе** правительства области, новый аэровокзал передают в частные руки по инициативе Валерия Лимаренко. На этой неделе акции предприятия «Аэровокзал Южно-Сахалинск» внесли в уставный капитал акционерного

общества «ДВ-Инвест». Последнее принадлежит «Аэропортам регионов» и создано совсем недавно – в июле этого года. То есть фактически правительство Сахалинской области станет акционером частной компании.

К слову говоря, о возможной приватизации нового аэровокзала Вексельбергом говорят с начала 2020 года. Первые слухи об этом начались после увольнения начальника южно-сахалинского аэропорта Никиты Полонского.

Однако тревожения местных элит по этому поводу начались совсем недавно – когда стало совершенно ясно, что аэропорт Вексельбергу отдадут почти наверняка. Многих смутила поспешность принимаемых решений. Как правило, в подобных случаях дела не решаются сходу: сначала стоимость акций оценивают в **Минтрансе**, затем выставляют их на торги...

Кроме того, сахалинский аэровокзал является действительно лакомым кусочком. Заполучить его хотят многие крупные компании – например, «Базэл Аэро», управляющий аэропортом Владивостока. Само собой, нынешнее положение дел не устраивает конкурентов Вексельберга. Вероятно, именно с этим связан ряд публикаций в СМИ, критикующих приватизацию аэровокзала. Не сказать, что совсем безосновательно: к передаче аэровокзала уже имеются претензии у правоохранительных органов. Федеральная антимонопольная служба сейчас в едет проверку по факту передачи стройки компании олигарха.

Болезненно реагируют на появление московского владельца и многие местные жители. Здесь в игру вступает пресловутая дальневосточная местечковость: мол, опять эти столичные понаехали, чтобы забрать наш хлеб. Тем более, что определенный географический подтекст в истории с аэропортом действительно есть. Авторами проекта первоначально стали как раз местные власти – а заканчивать его намерены москвичи. Сумеют ли они довести его до ума, пока не очень понятно. А примеров «федеральных» долгостроев Дальний Восток повидал немало.

«Аэровокзал стал финальным аккордом южно-сахалинского экс-мэра Андрея Лобкина. Это был один из самых популярных островных градоначальников. Где-то пожар – Лобкин уже там, где-то наводнение – Лобкин там, помогает людям. Именно он приложил руку к появлению данного проекта. А это стройка ведь имеет значение для всего региона! Поэтому к ней приковано внимание большого числа сахалинцев», – рассказал «ФедералПресс» политолог Даниил Ермилов.

Обратимся к подноготной происходящего. Почему управление аэропортом намерены отдать Виктору Вексельбергу – и причем здесь, собственно, губернатор? Ответ на второй вопрос довольно прост. Лимаренко пришел на губернаторский пост из «Росатома». Вексельберг непосредственно связан с «Росатомом» – его «Ренова» выступает соучредителем ряда совместных компаний. Ну и, конечно, не стоит забывать о плотном сотрудничестве в рамках «Сколково» – инновационным центром управляет именно миллиардер.

Конечно, здесь есть определенные риски. Если по каким-то причинам стройка окажется провальной, ему наверняка припомнят тесное сотрудничество с миллиардером. Однако в данном случае риск оправдан – речь идет о борьбе за финансовые потоки в рамках всего Дальнего Востока.

«Сахалин уже долгое время соперничает с Якутией из-за создания единой дальневосточной авиакомпания. Лимаренко хочет, чтобы ее создали на островах, Айсен Николаев мечтает основать ее на базе якутского перевозчика. Это ведь будет федеральный проект, туда потянутся большие деньги. Борьба идет не только на политическом уровне. Якутия и Сахалин меряются инфраструктурой. Здесь победителем выйдет тот, у кого будет более современный и мощный аэропорт», – рассказал «ФедералПресс» политолог Илдус Ярулин.

Здесь глава Сахалина зашел с козырей, по максимуму использовав влияние в федеральном центре. Фактически, строительство аэровокзала получило как экономическую поддержку, так и политическую. Якутскому губернатору потягаться с такими тяжеловесами будет непросто. Тем более, что у компании миллиардера более чем широкий простор для федерального пиара. «Аэропорты регионов» владеют семью крупными объектами по всей стране. Один из них, ростовский «Платов», вообще является одним из наиболее «раскрученных» проектов Вексельберга. Его построили фактически в чистом поле в короткие сроки. Заметим, что проблем с его работой хватает – но с качеством объекта они не связаны.

«Фактически, привлечение компании Вексельберга является гарантией реализации проекта. Олигарх непосредственно связан с Кремлем. Его участие позволяет контролировать ход строительства из федерального центра. Кроме того, у компании «Аэропорты регионов» имеется как опыт участия в подобных проектах, так и достаточно денег. В нынешней ситуации это серьезный козырь для Лимаренко», – считает Илдус Ярулин.

Примечательно, что это далеко не первая точка пересечения интересов Якутии и Сахалина. Не так давно островной регион проиграл «битву за мост». Речь идет о строительстве двух новых переправ – Ленского моста в Якутии и моста с Сахалина на материк. Оба проекта требуют огромных денежных вливаний, так что одновременно их реализовать просто невозможно. Айсен Николаев сумел опередить Лимаренко, полностью подготовив проектную документацию и «протолкнув» проект в Кремле. Сейчас Якутия вовсю готовится к началу стройки – а Сахалину придется подождать ее завершения.

Немаловажно, что на экономику области приватизация аэропорта не особенно повлияет. На стройке в любом случае придется задействовать местных подрядчиков. Сахалин это все-таки остров, и доставлять туда технику и людей не так-то просто. Так что говорить о том, что сейчас москвичи-де лишат сахалинцев денег и работы, вряд ли справедливо. В конечном счете, простым жителям островов не так уж важно, кто будет руководить проектом. Главное, чтобы аэровокзал достроили вовремя – и чтобы он нормально функционировал.

<https://fedpress.ru/article/2578520>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА ОГИЛЬКО; 2020.13.09; НА ЗАРЯДКУ СТАНОВИСЬ**

Порядка 600 зарядных станций для электротранспорта или в пять раз больше, чем сейчас, должны появиться в Москве за три года. Это предусмотрено проектом «Энергия Москвы», который опубликовал департамент транспорта столицы.

Как рассказали «РГ» в дептрансе, основная цель перехода города на электротранспорт – улучшение экологической ситуации. Ведь до 90 % вредных выбросов в атмосферу в столицы дают именно автомобили. Поэтому город закупает все больше электробусов. В его ближайших планах и вовсе отказаться от автобусов с двигателями внутреннего сгорания. А вот как пересадить на электромобили автомобилистов?

По данным аналитического агентства «Автостат», Москва даже по России пока находится лишь на третьем месте по числу электромобилей. Их в городе зарегистрировано всего 675, при том что в Приморском крае, например, – 1,2 тысячи.

«Есть две причины, почему в российских городах электромобилей гораздо меньше, чем, скажем, в той же Норвегии, где 65 процентов продаваемых машин работают на электродвигателях, – рассказал «РГ» эксперт Азат Тимерханов. – Первая – это наш суровый климат: аккумуляторы не любят холодов, теряя до 30% энергии при минусовой температуре. Вторая причина – дороговизна электромобилей. В этих условиях заинтересовать автовладельцев можно, создавая преференции: бесплатные парковки,

снижая стоимость заправки, вводя льготы на покупку электромобиля и развивая инфраструктуру для их обслуживания».

Снизить цены на электромобили не в компетенции столицы, а вот построить новые зарядные станции для них в рамках благоустройства территорий ей вполне под силу. Сейчас в городе уже действуют 100 электрозарядок, правда, все они в пределах Третьего транспортного кольца. Но уже к концу года их станет вдвое больше. Появятся новые станции и в спальных районах. К 2023 году, по планам дептранса, их общее количество достигнет 600. Внешне они будут мало чем отличаться от тех же бензоколонок – такие же шланги с пистолетом. Только на табло с бегущими литрами появится монитор для оплаты зарядки.

Как сообщили «РГ» в **пресс-службе** департамента транспорта Москвы, открывают зарядки чаще всего возле торговых и бизнес-центров, вузов, жилых домов. Директор Ассоциации содействия развитию транспортной отрасли «Транспортной ассоциации московской агломерации» Нораир Блудян так прокомментировал инициативу городских властей: «Если эти планы реализуются, то через два-три года можно ожидать в городе роста электромобилей до 3,5– 4,5 тысячи, не считая городского общественного транспорта».

Доцент кафедры «Электротехника и электрооборудование» МАДИ Сергей Феофанов считает, что с помощью создания инфраструктуры городские власти подготавливают благодатную почву для развития электротранспорта. Но кратного увеличения численности электрокаров стоит ждать все-таки после снижения их стоимости.

«Электромобили в процессе эксплуатации окупаются на 65-70 % быстрее, чем автомобили за счет меньшей стоимости электроэнергии, – рассказывает «РГ» Сергей Феофанов. – Ниже у них и стоимость технического обслуживания за счет экономии на моторном масле, фильтрах, свечах зажигания и прочих расходных материалов и сервисных процедурах. Сейчас основной недостаток – цена».

По его словам, многие компании, среди них и российские фирмы в Сколково, разрабатывают более дешевые и энергоемкие аккумуляторы. «В ближайшие 4-5 лет стоимость электромобилей может стать сопоставимой с обычными машинами, вот тогда и вырастет спрос», – уверен Феофанов.

В настоящее время для того чтобы рядом с домом поставить зарядку, нужно обратиться на портал Московского транспорта.

<https://rg.ru/2020/09/13/reg-cfo/k-2023-godu-v-stolice-poiaviatsia-600-zariadnyh-stancij-dlia-eklektromobilej.html>

### **ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА МОТРЕНКО; 2020.12.09; РАССЕКАЯ ВОЛНЫ: ПОЧЕМУ ПРОИСХОДЯТ АВАРИИ С УЧАСТИЕМ МАЛОМЕРНЫХ СУДОВ; С НАЧАЛА ГОДА ЗАФИКСИРОВАНО УЖЕ ОКОЛО 40 ПРОИСШЕСТВИЙ**

В Сургуте разбираются во всех обстоятельствах трагедии на воде: катер врезался в пришвартованную у берега баржу. Погибли четыре человека, возбуждено уголовное дело. В Смоленской области после гибели ребенка при столкновении катеров проверяют все маломерные суда. Почему происходят аварии с участием маломерных судов – выясняли «Известия».

Вечером 9 сентября на реке Черная в Сургуте произошла трагедия: в темноте катер «Ямаха» на скорости врезался в аппарель (составная платформа для въезда транспорта и спуска грузов) пришвартованной у берега баржи. Удар был такой силы, что маломерное судно, на котором находились восемь человек, буквально разрезало на две части. Погибли владелец катера Владимир Зятков и трое его друзей. Один человек получил легкие травмы, двое находятся в состоянии средней степени тяжести, самый маленький пассажир (4-летний ребенок) в тяжелом состоянии.

«Люди возвращались со сбора грибов, по имеющейся у нас информации. До стоянки оставалось примерно около 300 м, когда произошла трагедия. Видимость была если не нулевая, то очень плохая, – сообщил на брифинге исполняющий обязанности начальника управления ГО и ЧС администрации Сургута Андрей Рачев. – Катер японский, каютного типа. Когда специалисты прибыли на место происшествия, никакие приборы освещения на нем не работали».

По факту ЧП следователи возбудили уголовное дело по ч. 3 ст. 263 УК РФ («Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации внутреннего водного транспорта, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц»). Проводится проверка.

Трагедия бурно обсуждалась в СМИ, и дело тут в личности капитана – отмечается, что Владимир Иванович Зятек 1954 года рождения (официально были озвучены только эти данные) не кто иной, как действующий «вор в законе» по кличке Зятек. Журналисты называют его «смотрящим» за Западной Сибирью, «ночным губернатором Югры». Последние 28 лет он ни разу не был привлечен к уголовной ответственности, хотя ранее был четырежды судим.

«Зятек занимался вполне легальным бизнесом, имел определенные связи в различных структурах и при этом продолжал исполнять возложенные на него криминальным миром обязанности», – сообщали анонимные источники.

По информации РЕН ТВ, Владимир Зятек страстно любил прогулки на собственной лодке и предпочитал именно там, без лишних свидетелей, вести все деловые переговоры.

Волновать опасно

В августе Государственная инспекция по маломерным судам озвучила данные: с начала года произошло 38 аварий с участием маломерных судов, то есть тех, что в длину не превышают 20 м и перевозят не более 12 пассажиров. Для сравнения, в 2019 году таких происшествий было 50.

К слову, в Москве этим летом, по официальным данным, не допущено ни одного происшествия с маломерными судами, зато нарушителей (и потенциальных источников аварий) – порядка 130. Как уточняли в **пресс-службе** столичного ГУ МЧС РФ, больше всего протоколов составлено за нарушение правил эксплуатации судов и управление судном лицом, не имеющим права на управление (таких 90). Более 20 протоколов составлено за нарушение правил плавания.

По словам начальника отдела ГИМС управления безопасности людей на водных объектах МЧС России Андрея Печенина, основными причинами инцидентов на воде стали опасное маневрирование и превышение скорости.

Совместный рейд государственной инспекции по маломерным судам МЧС России по Камчатскому краю и линейного отдела полиции на транспорте по проверке выполнения владельцами катеров, лодок, гидроциклов правил эксплуатации маломерных судов

«Крупное судно, имеющее значительное водоизмещение, проходя на высокой скорости рядом со стоящими судами, создает значительные волны, – объяснил журналистам Андрей Печенин. – Волны могут повредить другие суда или перевернуть их, а также вызвать падение с них за борт людей».

Похожая ситуация в августе произошла в Тверской области: из-за рассекавшего по волнам мощного судна на реке Шоша перевернулся и затонул небольшой катер. Владелец, его дочь и трехлетняя внучка, к счастью, не пострадали – все были в спасжилетах, да и до берега было недалеко. Зато капитан катера даже не остановился.

«Раньше в правилах был пункт, запрещающий создавать опасное волнение, но в последней редакции этот пункт почему-то трагически исчез. Здесь, конечно, серьезная недоработка людей, которые редактировали правила плавания по внутренним водным путям», – говорит в беседе с «Известиями» исполнительный директор межрегиональной общественной организации «Национальная ассоциация маломерного судоходства» Алексей Смирнов. Запретить заходить мощным, «серьезным» яхтам в небольшие

речушки, конечно, не запретишь. Как замечает эксперт: «Серьезное» судно ничем не отличается от «несерьезного» – просто нужно вести себя на воде аккуратно».

Каких-то единых требований к скоростному режиму на водоемах страны нет, но ограничения можно ввести на региональном уровне. Штраф за превышение скорости, несоблюдение требований навигационных знаков, остановку или стоянку судна в запрещенных местах – от 500 до 1 тыс. рублей или лишение прав до полугода. Правда, поймать лихачей на нарушении того же скоростного режима сложно.

«Так, в правилах есть ограничение: например, двигаться по малым рекам, каналам Санкт-Петербурга со скоростью не более 8 км/ч. Но технически проверить это невозможно – прибор измерения скорости предусматривает стационарное наблюдение. На катере при относительном движении двух объектов точного результата не достигнешь», – говорит «Известиям» председатель совета Ассоциации владельцев маломерных судов Санкт-Петербурга Александр Камелин.

Кстати, отсутствие спасжилетов на маломерном судне может реально стоить жизни. В мае на озере Болонь в Хабаровском крае перевернулась моторка: две женщины утонули, судоводитель и еще одна женщина спаслись. На суде мужчина признался, что оставил спасжилеты дома.

«Маломерные суда крайне неустойчивы, поэтому их эксплуатация без спасательного жилета создает необоснованную угрозу для водителя и пассажиров. При этом, как показывает практика, надеть в воде жилет практически невозможно», – предупреждают в МЧС.

Нет опыта и культуры

В Комсомольске-на-Амуре скоро предстанет перед судом инспектор, который за взятку в 2019 году выдавал удостоверения людям, не проходившим обучение, оформлял госрегистрацию гидроциклов без документов и с заниженной мощностью. Всего доказано 12 эпизодов коррупции на 160 тыс. рублей.

Конечно, тот, кто хочет, лазейку всегда найдет – кого, например, удивишь купленными правами на автомобиль. Впрочем, по словам Алексея Смирнова, в последнее время контроль ужесточили.

«Если раньше права в ГИМСе можно было получить за денежку-копеечку, не проходя обучение, то в последнее время такие способы получения прав по факту прикрыли. Нужно реально пройти обучение и реально сдать экзамен», – говорит эксперт.

Другое дело – и, по словам представителя Национальной ассоциации маломерного судоходства, это проблема номер один – недостаток опыта у судоводителей. Опасное же волнение, удалое скольжение по волнам на скорости говорит об отсутствии культуры вождения и поведения на воде, отмечают эксперты. По их мнению, это также одна из главных причин происшествий.

«Какая-то бравада, понты: подошел близко к пляжу, газанул, хотел развернуться, а получилось плохо – это недостаток опыта и недостаток культуры», – замечает Алексей Смирнов. Как тут не вспомнить ужасную трагедию на Пироговском водохранилище в 2010 году, когда под винтом проходящей вдоль береговой линии яхты погибла девушка.

«Почему-то у нас целый ряд судоводителей считают, что на воде должен быть отдых на широкую ногу, – говорит Александр Камелин. – Мы как-то были в Европе на международной конференции по безопасности. И представитель из Германии рассказал, что у них с 1945 года на реке Эльбе вообще не было аварий с гибелью людей».

По мнению Алексея Смирнова, ситуацию поправит доступность отдыха на маломерных судах: «Будет расти количество водномоторников на воде, яхтсменов – будет появляться культура, будет опыт. Когда человек выходит на воду раз в год, культуру никак не привьешь. Должны быть отработаны правила нахождения: чтобы не вспоминал, в каком пункте что прописано, а знал, что можно делать, чего нельзя».

Александр Камелин замечает, что, например, в Санкт-Петербурге в последнее время девелоперы вытесняют стоянки, инфраструктуру для маломерных судов. По его словам, за последние лет 15 закрылось порядка 17 яхт-клубов, которые поддерживали некий корпоративный дух и культуру: «У них были свои уставы, гимны, традиции открытия-закрытия навигации».

«Если всё хорошо обустроить, в нормальном правовом поле, то, конечно, будут выходить на воду», – считает Александр Камелин. Кроме того, приструнить нерадивых судоводителей поможет постоянный реальный контроль. «Человек так устроен: если он не чувствует, что на каком-то этапе будет наказание, то и ведет себя не очень ответственно», – уверен он.

<https://iz.ru/1059680/elena-motrenko/rassekaia-volny-pochemu-proiskhodiat-avarii-s-uchastiem-malomernykh-sudov>

### **ТАСС; 2020.11.09; МИНТРАНС ПОДТВЕРДИЛ ГОТОВНОСТЬ ПЕРЕЙТИ НА БЕСПЛАТНЫЙ ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ К 2035 ГОДУ**

**Минтранс РФ** при доработке транспортной стратегии сохранил возможность перехода к бесплатному общественному транспорту в стране к 2035 году, однако это возможно только при условии платного проезда по большинству дорог на личных автомобилях, говорится в сообщении министерства.

Ранее **Минтранс РФ** подготовил проект транспортной стратегии, включающий предложения о внедрении механизма «пользователь платит», предусматривающего переход к 2035 году к платности для всех категорий пользователей автодорог. Проект также предусматривал возможность перехода к бесплатному пользованию транспортом общего пользования в городах.

«Проект Транспортной стратегии был доработан на площадке правительства РФ. При этом положения о внедрении механизма «пользователь платит» и возможности перехода к бесплатному пользованию транспортом общего пользования в городских агломерациях в проекте сохранились», – отметили в министерстве.

В **Минтрансе** пояснили, что схема «пользователь платит» нужна в том числе «для стимулирования использования транспорта общего пользования и сокращения пользования личным транспортом в крупных городах».

Сейчас доработка документа ведется с учетом формируемого Единого плана по достижению национальных целей развития РФ до 2024 года и на плановый период до 2030 года, нового прогноза социально-экономического развития России до 2023 года, а также корректировки национальных проектов, проводимой в соответствии с решением совета при **президенте РФ** по стратегическому развитию и национальным проектам.

<https://tass.ru/ekonomika/9431463>

На ту же тему:

<https://1prime.ru/business/20200911/832016797.html>

<https://rg.ru/2020/09/11/mintrans-nazval-uslovie-besplatnogo-proezda-na-obshchestvennom-transporte.html>

<https://www.rbc.ru/society/11/09/2020/5f5b6a889a794702299c9fba>

<https://www.mskagency.ru/materials/3040847>

<https://www.m24.ru/news/transport/11092020/132825>

<https://www.tvc.ru/news/show/id/192449/>

<https://iz.ru/1059633/2020-09-11/mintrans-uf-nazval-usloviia-dlia-perekhoda-na-besplatnyi-obshchestvennyi-transport>

<https://iz.ru/1059642/2020-09-11/v-mintrane-podtverdili-namerenie-pereiti-k-besplatnomu-obshchestvennomu-transportu>

<https://iz.ru/1059706/video/k-2035-proezd-v-obshchestvennom-transporte-mozhet-stat-besplatnym>

<https://www.vedomosti.ru/auto/news/2020/09/11/839635-mintrans-podtverdil-plani-sdelat-obschestvennii-transport-besplatnim>  
<https://www.kommersant.ru/doc/4490837>  
<https://www.rzd-partner.ru/auto/news/mintrans-ne-otkazalsya-ot-vozmozhnosti-vnedreniya-platnogo-proezda-po-bolshinstvu-dorog-strany-dlya/>  
<https://www.mk.ru/economics/2020/09/11/raskryty-detali-proekta-mintransa-o-besplatnom-proezde.html>  
[https://www.gazeta.ru/auto/news/2020/09/11/n\\_14925674.shtml](https://www.gazeta.ru/auto/news/2020/09/11/n_14925674.shtml)

### **КОММЕРСАНТЪ FM; ИЛЬЯ СИЗОВ; 2020.11.09; ЗА ЛИЧНЫЙ ТРАНСПОРТ ПРИДЕТСЯ ДОПЛАТИТЬ; ПОЧЕМУ ПРОЕЗД В ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ ХОТЯТ СДЕЛАТЬ БЕСПЛАТНЫМ**

**Минтранс** предложил в будущем сделать общественный транспорт бесплатным, но платить придется автомобилистам. Идея содержится в новом проекте транспортной стратегии, с которым ознакомился РБК. Министерство хочет компенсировать затраты бюджета за счет автомобилистов. Предполагается, что через пять лет проезд по дорогам регионального значения станет платным. А к 2035 году платить придется и за поездки по городам на личном автомобиле. Насколько реалистичен такой сценарий? И зачем это нужно?

**Директор Института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики Михаил Блинкин** считает, что такая идея вполне осуществима и справедлива. Но плата должна заменить транспортный налог и акцизы на топливо. А вот смогут ли эти деньги покрыть расходы на общественный транспорт – большой вопрос.

«Сейчас и на дорогах, и у нас в автомобилях такое количество всяческих гаджетов, что померить, сколько я проехал в Москве, а сколько я проехал по проселочным дорогам, сколько проехал в часы пик, сколько ночью по пустой дороге, сейчас технически очень легко. С помощью спутниковой связи, GPS, чего угодно. Замеряют мой пробег, и мне выставляется счет, как за электричество, сколько я наездил за последний месяц. Эта штука гораздо более умная, нежели традиционная система налогообложения, связанная с акцизами, ценами топлива.

Это очень практичная хорошая идея, она 100% приживется, может, даже раньше, чем написано в этом тексте, – отметил Михаил Блинкин. – Если же говорить о бесплатном общественном транспорте, то это гораздо сложнее.

За мой проезд в метро во всех случаях я плачу либо как пассажир, либо как налогоплательщик. Сделать пропорцию 100 к 0, то есть все платит налогоплательщик, ничего не платит пассажир, технически можно. Есть ли в этом смысл? Надо аккуратно считать. В то же время этот взгляд, что автомобилисты заплатят за пассажиров общественного транспорта, рассчитан на то, что автомобилистов очень много, как сегодня. Если автомобилистов будет гораздо меньше через 15 лет, что вполне вероятно, судя по тенденциям, скажем, европейским, где количество автомобилей на тысячу жителей заметно сокращается последние 20 лет, насколько логично это все будет? Очень сомнительно».

Бесплатный проезд в общественном транспорте в этом году ввели в Люксембурге, а два года назад почти на всей территории Эстонии. Но в регионах России инфраструктура развита слабо, отмечает урбанист, автор блога «Город для людей» Аркадий Гершман. И говорить о бесплатном общественном транспорте еще слишком рано.

«Большинство российских городов никак не занимаются своим транспортом. Муниципалитеты подняли ручки и отдали все маршруткам. Город полностью отошел от этой темы, пусть бизнес сам как-то решает. Только развитие муниципалитетов, создание каких-то инструментов, просвещение чиновников и жителей может дать результат. Все стратегии мобильности, которые сейчас принимают города, оценивают, вообще, все

передвижения по городу. У нас этих документов, как правило, нет, либо у них очень плохое качество. Это должны решать на уровне муниципалитетов. Федерация может придумать какие-то программы поощрения, но не решать за них», – считает урбанист. В мире встречаются и примеры платного въезда в города на личном транспорте. Такая практика, в частности, есть в центральной части Лондона.

**Председатель Движения автомобилистов России Виктор Похмелкин** считает, что **Минтранс** не пойдет на подобные меры. Как минимум, потому, что это вызовет серьезное возмущение в обществе.

«На мой взгляд, это просто провокация. Проблема одних людей решается за счет других. Это и есть раздувание социальной розни. У нас частных автовладельцев более 30 млн, а с членами семей и того больше. С социальной точки зрения, это, конечно, абсолютно несправедливо и, на мой взгляд, неправомерно. Я не думаю, что **Минтранс** собирается реализовывать именно эту стратегию, она политически самоубийственна, – сказал Виктор Похмелкин. – Если же говорить о стимулировании проезда на велосипедах, то стоит вспомнить, сколько людей уже покалечили велосипедисты, когда они ездят не там, где им положено. Огульное, тотальное стимулирование велосипедов и уж тем более самокатов, – я бы осторожно и аккуратно к этому относился.

Надо сделать так, чтобы на дороге было всем удобно и комфортно – каждому нужно отвести свое место».

Сам **Минтранс** тем временем признает, что личный транспорт в России куда популярнее общественного, причем этот разрыв увеличивается. Исключение составляет только Москва. В столице пассажиры постепенно переходят на общественный транспорт, отмечают в ведомстве.

<https://www.kommersant.ru/doc/4490799>

### **ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ДМИТРИЙ ГОНЧАРУК; 2020.11.09; ЕФИМОВ: РАЗГОВОРЫ О ПЛАТНЫХ ДОРОГАХ ВРЕДНЫ В НЫНЕШНЕЙ СИТУАЦИИ**

Вопрос о плате за проезд по всем российским автодорогам обсуждать не имеет смысла, так как подобная идея неосуществима, считает **первый заместитель председателя Комитета Государственной Думы по транспорту и строительству, экс-глава Минтранса Виталий Ефимов**.

Ранее РБК, ссылаясь на обновлённый проект транспортной стратегии, сообщил, что в **Минтрансе** предлагают сделать платным проезд по большинству дорог на личных автомобилях, в том числе в крупных городах, а через 15 лет допускают введение бесплатного проезда в общественном транспорте.

«В обсуждаемом специалистами-транспортниками проекте стратегии действительно есть очень спорное предложение о переходе к принципу «кто едит, тот платит». Но полных аналогов такого подхода в мире нет! Ведь дороги и так построены на деньги налогоплательщиков – граждан и предприятий», – сказал Ефимов «Парламентской газете».

По мнению депутата, такая идея вряд ли попадёт в окончательный вариант стратегии.

«Убеждён, что сейчас, когда люди и так взволнованы из-за пандемии коронавирусной инфекции, подобные разговоры просто вредны. Одно дело – грузовики, которые портят дорожное покрытие, и поэтому с них взимают плату. Другое дело – легковые автомобили», – добавил Виталий Ефимов.

Он напомнил, что платные дороги, согласно российскому законодательству, обязательно должны иметь бесплатные трассы-дублёры, за исключением районов Крайнего Севера.

<https://www.pnp.ru/economics/efimov-razgovory-o-platnykh-dorogakh-vredny-v-nyнешney-situacii.html>

### ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; АННА ШУШКИНА; 2020.11.09; СУЩЕСТВУЮЩУЮ ДОРОЖНУЮ СЕТЬ НУЖНО УВЕЛИЧИВАТЬ В ДВА РАЗА, СЧИТАЕТ ЛЫСАКОВ

В новой транспортной стратегии России должно содержаться расширение строительства дорожной сети и стимулирование использования экологичного транспорта. Об этом «Парламентской газете» сказал **первый зампредела Комитета Госдумы по госстроительству и законодательству Вячеслав Лысаков**.

В проекте транспортной стратегии, подготовленном **Минтрансом**, предлагается ввести к 2035 году бесплатный проезд в общественном транспорте в российских городах. Одновременно предлагается с автомобилистов взимать плату за проезд по дорогам регионального значения к 2025 году, а к 2035 году – уже со всех категорий пользователей дорог, включая дорожную сеть городских агломераций, сообщило РБК.

«Весь мир сейчас идёт к применению электрического, экологически чистого транспорта. В большинстве стран ЕС людям возвращают наличные деньги от 5 до 10 тысяч евро, если они покупают электромобиль. Это считается модным – сохранять экологию и пересаживаться на электрический транспорт. Электромобили покупают политики, деятели культуры, медийные личности», – отметил Лысаков.

В Германии к 2030 году, по его словам, собираются вообще отказаться от двигателей внутреннего сгорания и применять экологический транспорт, в основном электрический. «Даже в маленьких европейских городках уже появляется много электрических заправок, хотя несколько лет назад их было по две-три», – сказал политик.

В России, по его мнению, также нужно увеличивать использование электрокаров. Лысаков предлагает **Минтрансу** уделить особое внимание именно этой проблематике при разработке новой стратегии, так же как и теме серьёзного расширения строительства дорожной сети.

«Естественно, надо строить дорожную сеть, потому что она не соответствует ни потребностям личного транспорта, ни грузоперевозкам, ни пассажироперевозкам. Дороги невозможно «разгрузить», если их объективно не хватает», – считает Лысаков.

Во всём мире, по его словам, для разрешения транспортных потоков строят дороги. В Китае к 2011 году при миллиардном населении построили всю дорожную сеть, полностью удовлетворяющую автомобилистов и перевозчиков, привёл пример парламентарий. «У нас сейчас дорожная сеть составляет миллион с лишним километров, это вполнину меньше того, что требуется», – отметил депутат.

Именно строительство новых дорог позволит разгрузить дорожную сеть, уверен Вячеслав Лысаков. Предлагаемые **Минтрансом** меры по введению бесплатного проезда на общественном транспорте с одновременным введением платности проезда для автомобилистов по всем дорогам не будут поддержаны в обществе в целом и законодателями в том числе, считает он.

«У нас 50 млн автовладельцев. Если рассматривать всю семью, то фактически это почти всё население страны. И сейчас при обнародовании предлагаемых мер **Минтрансом**, они, естественно, вызовут негативную реакцию», – заявил депутат.

Автомобилисты, по его словам, и так больше других категорий платят государству за возможность передвигаться по дорогам на собственном автомобиле, учитывая довольно высокий транспортный налог, утилизационные сборы, постоянно растущую стоимость топлива. И если при этом ещё на автомобилистов надеть удавку «постоянной платы» за передвижение, это вызовет мощнейший негатив, полагает депутат.

«Стратегия наверняка ещё будет обсуждаться. Для её реализации потребуется подводить законодательную базу, и если учесть предлагаемые меры, законодатели, думаю, на это не пойдут», – заключил Лысаков.

<https://www.pnp.ru/social/sushhestvuyushhuyu-dorozhnyuyu-set-nuzhno-uvlichivat-v-dva-raza-schitaet-lyakov.html>

<https://rueconomics.ru/464981-deputat-lysakov-raskritikoval-ideyu-besplatnogo-transporta-v-rf>  
<https://www.kp.ru/daily/217181.5/4285952/>

### **BUSINESS FM; 2020.11.09; БЕСПЛАТНЫЙ ТРАНСПОРТ, НО ПЛАТНЫЕ ДОРОГИ: НАСКОЛЬКО ПРАВДОПОДОБНА СТРАТЕГИЯ МИНТРАНСА?**

Такое будущее **Минтранс** не исключает уже к 2035 году. Опрошенные Business FM эксперты разошлись во мнениях: идеи **Минтранса** называют как неизбежными, так и утопическими

Проезд в общественном транспорте в России может стать бесплатным – при условии платных дорог для автомобилистов. Как сообщает РБК, о такой возможности говорится в обновленном проекте транспортной стратегии **Минтранса**. Как считают в министерстве, это заставит россиян чаще пользоваться общественным транспортом.

По схеме «пользователь платит за всех», о которой идет речь в документе, предполагается, что через пять лет будет введена плата за проезд по дорогам регионального значения, а еще через десять лет, к 2035 году, платить будут «все категории пользователей дорог», в том числе в городах. При этом, идет ли речь о платном проезде на автомобиле по любым дорогам, в проекте стратегии не уточняется, отмечает издание.

От платных дорог в будущем никуда не деться, считает директор Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Михаил Блинкин. В то же время эксперт сомневается, что общественный транспорт таким образом можно сделать бесплатным.

#### **Михаил Блинкин**

##### **директор Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ**

«За те же дороги мы платим через налоги, в цене бензина. Есть еще транспортный налог, на некоторых дорогах есть еще платность и так далее. Вся эта архаика, придуманная много-много десятилетий назад, в нашу цифровую эпоху совсем не нужна, потому что с помощью тех гаджетов, которые стоят на улице, на дороге и у нас с вами в автомобилях, можно померить наше дорожное потребление самым непосредственным образом – сколько километров проехал. Еще установим тарифные ставки: еду по Бульварному кольцу – это подороже, по проселочной дороге – подешевле. Еду по шикарной новенькой автомобильной магистрали – одна ставка, еду по скромной дорожке четвертой технической категории – другая ставка. Это переход к непосредственной плате за наши дорожные удовольствия. Сейчас плата косвенная, в общем, довольно кривая. Можно сделать непосредственным образом, причем во многих точках мира это уже делается. Я это видел в Калифорнии, в штате Орегон это делается. В Москве это можно было сделать позавчера, потому что в Москве этих гаджетов больше, чем у кого угодно. Переход на этот механизм вполне правдоподобен и даже неизбежен. Что касается бесплатного общественного транспорта, точнее говоря, перекрестно субсидируемого за счет платежей автомобилистов, во многих городах мира, прежде всего европейских, количество автомобилей на тысячу жителей уже падает, а не растет. В России пока растет, но что будет через 15 лет, я не знаю. С учетом цифровых технологий, с учетом шеринговой экономики, экономики совместного потребления, похоже, этот баланс просто не сойдется через 15 лет».

Идею **Минтранса** о платных дорогах и бесплатном проезде в общественном транспорте вице-президент Национального автомобильного союза Антон Шапарин считает утопичной.

#### **Антон Шапарин**

##### **вице-президент Национального автомобильного союза**

«В **Минтрансе** в последнее время зачитываются разного рода утопическими романами, которые рисуют наше мрачное технологичное будущее. Исходя из этих романов они формируют государственную политику на перспективу. Что предлагают эти люди? Они

хотят, чтобы социальное расслоение в России стало настолько глубоким, что власть имущие и деньги имеющие люди будут пользоваться дорогами, а все остальные, как шпроты, будут наслаждаться общественным транспортом, желательно как можно ближе друг к другу. Какое-то меньшинство возьмет на себя обязательства финансировать свободу своего собственного передвижения. Я знаю массу обеспеченных людей, которые были бы очень рады такой концепции, они были бы рады платному въезду, запрету парковок повсеместно, только чтобы город был пустой. Я подозреваю, что если вдруг об этой утопической инициативе мы будем говорить и рассуждать всерьез, то речь будет идти, скорее всего, об отслеживании покилометрового пробега и выставлении человеку по итогам, допустим, месяца какого-то счета, который он оплачивает и дальше может ездить, иначе подвергается каким-то репрессиям и отправляется ко всем остальным наслаждаться общественным транспортом».

По итогам 2019 года **Минтранс** докладывал об оттоке пассажиров с общественного транспорта, отмечает РБК. Причина – «кардинальное улучшение дорожных условий», особенно в европейской части страны. При этом в Москве «удобный общественный транспорт, парковочная политика» и другие факторы, по данным министерства, позволили вернуть часть пассажиров в городскую транспортную систему.

<https://www.bfm.ru/news/452987>

<https://www.kp.ru/daily/217181.5/4285952/>

### **ВЕЧЕРНЯЯ МОСКВА; РУСЛАН ДАВЛЕТШИН; 2020.11.09; НОВЫЕ НАЛОГИ И ДОРОГАЯ ПАРКОВКА: ЧЕМ ОБЕРНЕТСЯ ДЛЯ РОССИЯН БЕСПЛАТНЫЙ ТРАНСПОРТ**

Идея отмены платы за проезд в общественном транспорте в России к 2035 году, обозначенная в проекте транспортной стратегии **Минтранса**, нуждается в серьезной проработке и общественном обсуждении. Кроме того, есть риск введения новых налогов на обладателей личных автомобилей. Да и сам личный транспорт за 15 лет может кардинально поменяться. Таких мнений придерживаются эксперты, опрошенные «Вечерней Москвой».

Не без ложки дегтя

Напомним, согласно документу, оказавшемуся в распоряжении Российского союза промышленников и предпринимателей и на который ссылаются СМИ, бесплатный проезд в общественном транспорте предлагается ввести при условии внедрения механизма «пользователь платит» для всех категорий автомобилистов. И это как раз таки «ложка дегтя» в, казалось бы, изначально прекрасной идее.

Схема «пользователь платит» предусматривает, что с 2025 года будет взиматься плата за проезд по региональным дорогам, а к 2035-му – со «всех категорий пользователей дорог», включая дорожную сеть городских агломераций. При этом не уточняется, означает ли это, что проезд на своем автомобиле по любой дороге в стране станет платным.

Без обсуждения никак

Теоретически это может быть и вбросом, считает **заместитель председателя общественного совета при Министерстве транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области Андрей Мухортиков**.

– Прежде чем пускать такие идеи в общественный оборот, надо провести обсуждение. Собрать пресс-конференцию, объяснив, что это, зачем это, какие плюсы, и предложить экспертной общественности, как этот проект запустить, – заявил эксперт.

Однако если о вбросе речи не идет, то, по словам общественника, для начала необходимо провести эксперимент в отдельно взятом городе или регионе. И начинать надо именно с концепции бесплатного общественного транспорта, без взимания платы с владельцев личных автомобилей и в разных географических условиях. На данный момент люди и так

пострадали за время пандемии, и любые дополнительные сборы чреватые социальными трениями.

– В мире есть примеры платного въезда в города, в основном они касаются центральных частей и к тому же городов очень обеспеченных, перенаселенных. И результаты не везде однозначные. Поэтому здесь я бы тоже был аккуратен, – отметил Мухортиков.

Популизм или нет?

**Эксперт Ассоциации транспортных инженеров Владимир Валдин** к идее отмены проезда в транспорте отнесся плохо и назвал ее популистской, потому что ни технически, ни организационно ее реализовать нельзя. Да и затраты в любом случае необходимо будет как-то компенсировать за счет дополнительных налогов для всех едущих на собственных автомобилях, а страна крайне неоднородна.

– Думаю, жители Находки, с которых будут брать деньги за проезд по их дорогам, где автобусы особо не нужны, будут страшно рады, что своими деньгами оплачивают функционирование транспорта в пределах развитых крупных городов, – иронизирует специалист.

Прогресс на месте не стоит

Впрочем, по словам Андрея Мухортикова, дело не в популизме. А в экономической целесообразности. Тут потребуется согласовать огромное количество вопросов и интересов с самыми разными ведомствами и организациями. Плюс это колоссальные затраты. А главное – для чего это нужно?

– Безусловно, в большинстве пользователи общественного транспорта будут только рады, если им сделать бесплатным проезд. Другое дело, если провести референдум об отмене налогов, то большинство граждан тоже проголосует за. Только это не имеет отношения к управлению государством, – сказал он.

Кроме того, в ближайшие годы возможен массовый переход на электротранспорт и проблем с экологией из-за личного транспорта в текущих объемах уже не будет. К тому же активно тестируется беспилотный транспорт. Мухортиков считает, что все это кардинально изменит систему городского транспорта в целом. И то, что предлагается сейчас, по сути, сравнимо с подготовкой старых генералов к прошлой войне.

– Знаете, в начале XX века газеты на полном серьезе писали, что если извозчиков будет все больше, города в течение пары десятков лет покроются многометровым слоем лошадиных экскрементов. Это исторический факт. Вот здесь **Минтранс** немного им уподобляется. А в 20-е, 30-е годы мы увидели массовую автомобилизацию, – напоминает эксперт.

Успешный опыт

Владимир Валдин же говорит, что дешевым или бесплатным общественный транспорт можно сделать, подняв цены на парковку. Ничего нового здесь нет. И в России, даже постсоветской, уже были попытки сделать проезд бесплатным, только они приводили к упадку общественного транспорта. Далек не каждая страна может себе такое позволить.

Впрочем, успешные примеры есть и в Европе: это два небольших государства – Эстония и Люксембург. В Таллине руководствовались желанием увеличить население и, соответственно, поступления в городской бюджет, поскольку отменена плата за проезд лишь для людей, зарегистрированных в эстонской столице, и людей старше 65, тогда как туристы и ее гости оплачивают проезд полностью. Также, оставляя автомобили во дворах домов, граждане чаще стали тратить деньги в кафе и магазинах. А те в свою очередь – давать больше налогов в городскую казну. Сначала эксперимент был только в Таллине, а затем стал распространяться по всей стране.

Люксембург же вообще стал первой в мире страной с бесплатным общественным транспортом. Потому как там оказалось дешевле вкладываться в общественный транспорт, чем толкаться в пробках своих немногочисленных городков с весьма

обеспеченным населением. К тому же и Эстония, и Люксембург активно развивают электротранспорт и инвестируют в него.

Разумеется, у России не такая компактная территория, чтобы массово замещать автомобили и автобусы с двигателями внутреннего сгорания на электрокары, климат тоже далеко не везде мягкий.

Государство не проиграет

**Автожурналист Юрий Гейко** отнесся к идее бесплатного проезда в общественном транспорте и платного на собственном автомобиле не так категорично, как другие наши эксперты. По его словам, необходимо рассматривать конкретные случаи.

– Есть люди, которые не выезжают годами за черту города, а есть люди, которые за год накручивают десятки тысяч километров. Я в молодости по 90 тысяч километров в год накатывал. Для одних это будет выгодно, для других – затратно. Сейчас мне за 70 лет, я езжу мало и отношусь к идее положительно. Пенсионеру без разницы, из какого кармана убудет, а в какой прибудет, – объяснил эксперт.

Для того чтобы оценить эффект от предложений **Минтранса**, убежден спикер, необходимо взять в руки калькулятор и все посчитать. Особенно учитывая тот факт, что проезд одного человека в том же Люксембурге обходится казне чуть ли не в размере 600 евро (около 53 000 рублей) в год. Внешне это выглядит крайне затратно. Но, по словам Гейко, авторы российского проекта в любом случае в плюсе. Только надо найти этот плюс. Государство и компании, стоящие за ним, в обиду себя уж точно не дадут.

Как сообщили в **Минтрансе** 11 сентября, при доработке транспортной стратегии действительно допускается переход к бесплатному общественному транспорту в городах к 2035 году, однако это возможно лишь при условии платного проезда на личных автомобилях по большинству российских дорог.

<https://vm.ru/transport/827109-novye-nalogi-i-dorogaya-parkovka-chem-obernetsya-dlya-rossiyan-besplatnyj-transport>

### **БИЗНЕС ОНЛАЙН; МАКСИМ КИРИЛОВ, ЛИНАР ФАРХУТДИНОВ, АННА ГОРОДНОВА, АЛЕКСЕЙ ЛУЧНИКОВ; 2020.11.09; СЮРПРИЗ ОТ ДИТРИХА: ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ СДЕЛАЮТ БЕСПЛАТНЫМ ЗА СЧЕТ АВТОМОБИЛИСТОВ?**

Идея бить рублем тех, кто не хочет пересаживаться на самокаты, велосипеды и метро, всплыла в новой стратегии **минтранса РФ**

«Люди, которые предлагают такой бред, думают, что они сами и их родственники заплатят за проезд на личном авто смогут. Но есть ведь и другие», – недоумевают эксперты от новой инициативы **минтранса**. Согласно новой транспортной стратегии, засвеченной в СМИ, российский общественный транспорт может стать бесплатным, а пользование личным авто – наоборот. Как показывает мировой опыт, данная идея не лишена смысла. О том, что думают об этом эксперты и власти Казани, – в материале «БИЗНЕС Online».

#### **БЕСПЛАТНЫЙ ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ ЗА СЧЕТ ПЛАТНЫХ ДОРОГ?**

Через 15 лет в России могут ввести бесплатный проезд на общественном транспорте. Как сообщает сегодня РБК, в **министерстве транспорта РФ** всерьез рассматривают такой сценарий – об этом говорится в обновленном проекте транспортной стратегии министерства до 2035 года. Однако, чтобы такая система заработала, потребуется сделать платным для обычных автомобилистов проезд по большинству российских дорог, включая крупные города. Подлинность этого документа, имеющегося в распоряжении РБК, подтвердили в российском союзе промышленников и предпринимателей, куда **минтранс** отправлял его для ознакомления. При этом в самом **минтрансе РФ** пока воздерживаются от комментариев.

Бесплатным проезд в общественном транспорте для россиян станет при соблюдении условий. Так, с 2025 года проезд должен стать платным по трассам регионального значения. К 2035-му плата должна взиматься уже «со всех категорий пользователей дорог», включая дорожную сеть городов. В документе, однако, не уточняется конкретно, будет ли платным проезд на личном авто по всем дорогам или только по их части.

По задумке авторов документа, появление такого механизма, как «пользователь платит», позволит финансировать содержание транспортной инфраструктуры в должном виде как для автомобилистов, так и для перевозчиков. Другая не менее важная цель, которую преследуют в **минтрансе**, рассматривая такой механизм, – стимулировать развитие общественного транспорта с параллельным сокращением доли личных автомобилей в городах. Приоритет и вовсе будет отдаваться немоторизованным средствам передвижения вроде самокатов и велосипедов, а также метро и рельсовому транспорту. Предполагается, что это снизит аварийность (через 15 лет планируется достичь нулевого уровня смертности в ДТП), а также улучшит экологию.

Как отмечают источники РБК, это не первая версия стратегического документа российского **минтранса**. Первый его вариант отправлялся в правительство еще в конце марта 2020 года, но его развернули на доработку. При этом в той весенней версии документа положений о бесплатном общественном транспорте не было, т. е. идея могла возникнуть наверху. Ожидается, что конечный вариант стратегии поступит на рассмотрение в правительство к февралю следующего года.

С идеей ввести плату за проезд по дорогам общего пользования активно выступал мэр Москвы Сергей Собянин. В 2016 году в Госдуме даже рассматривали подобный законопроект, который, впрочем, не получил поддержки – в парламенте решили, что идея приведет к «неопределенным по объему» полномочиям на местах, где будут собирать плату за проезд. Сама идея бесплатного общественного транспорта также не нова, по крайней мере в мировой практике. Такой механизм действует, например, в Эстонии, Люксембурге, в Лондоне существует платный въезд в центр города и т. д.

**«БЕСПЛАТНЫЙ ПРОЕЗД – ЭТО КАК ПРЕКРАСНАЯ, НО ДАЛЕКАЯ ЗВЕЗДА, К КОТОРОЙ НАДО СТРЕМИТЬСЯ»**

«Я мечтаю о том, чтобы вообще был бесплатный проезд во всем городе», – заявлял чуть больше года назад мэр Казани Ильсур Метшин. Он даже давал прогноз, когда такая возможность появится для горожан – 5–7 лет, лишь бы была стабильно развивающаяся экономика. По его словам, у бесплатной транспортной системы есть ряд плюсов: люди получают возможность сэкономить на проезде, направив эти деньги на улучшение качества жизни, подобное сократит количество пробок и станет одним из притягательных моментов для туристов. «Это одна из схем возможного развития событий, ведь в мире такая практика есть. И я бы очень хотел, чтобы мы стали первым городом в России, который смог реализовать данный проект», – с надеждой заявлял Метшин. О плате за проезд по дорогам для личных авто он при этом не говорил.

В беседе с корреспондентом «БИЗНЕС Online» председатель комитета по транспорту исполкома Казани Айдар Абдулхаков заметил, что вопрос бесплатного проезда в общественном транспорте следует разделить на две части – собственно перевозку пассажиров и источник финансирования для организации этой услуги. «В мире около 800 городов, где полностью или частично есть бесплатный общественный транспорт, – приступил он к первой стороне вопроса. – Например, в Таллине, Люксембурге, Германии, крупных городах Китая, есть бесплатные трамвайные линии в Мельбурне (Австралия) и некоторых городах США. Это интересный опыт, мы его внимательно изучали. Бесплатный проезд на общественном транспорте изменяет улично-дорожную сеть, дает возможность по-другому строить транспортную политику как в отношении индивидуального транспорта, так и велосипедистов, и пешеходного трафика. Это меняет саму жизнь людей».

В качестве примера собеседник издания рассказал об увеличении роли пешеходов и автомобилистов в тех европейских странах, которые частично или полностью компенсируют перевозчикам затраты на общественный транспорт. «Например, у жителей европейских городов, где цена проезда довольно высока, стартует от 1,5 евро, высвобождаются средства для посещения кафе и ресторанов, начинают иначе жить студенты. Все это положительно влияет на городскую экономику», – говорит Абдулхаков. Однако для введения этой опции необходимо ответить на второй вопрос: кто будет платить за «банкет» пассажиров? Понятно, что затраты на бесплатный проезд перевозчикам субсидируются из бюджета, но источники пополнения самого бюджета могут быть разными. В Германии, например, закупают российский газ по одной цене, а продают населению дороже, разницу же направляют на развитие общественного транспорта. В Таллине ввели бесплатный проезд, но только для жителей города. Впрочем, и решали там не только проблему общественного транспорта. Дело в том, что многие жители столицы Эстонии прописались в пригороде, поскольку там меньше налоговая база, хотя фактически жили и работали в городе. После объявления о бесплатном проезде для горожан многие вновь вернулись с пропиской в город, увеличив тем самым налоговые поступления.

**Минтранс** предлагает для пополнения бюджета использовать платные дороги. Однако тут встает вопрос с существующим сегодня взрывным ростом автомобилизации. Например, сейчас в Казани на 1,2 млн человек населения приходится 440 тыс. зарегистрированных автомобилей. К 2035 году уровень автомобилизации достигнет 600 тыс. человек, как в Европе, говорит Абдулхаков. На таких показателях многие города мира были вынуждены, с одной стороны, вводить различные ограничительные меры, как, например, платный въезд в центр города, поскольку автомобили стали заполнять все и вся. С другой – начали активнее развивать общественный транспорт. Словом, если принять во внимание идею **минтранса** с пополнением бюджета, то нужна золотая середина между автомобилями, за счет которых будет формироваться субсидия перевозчикам, и общественным транспортом, который позволит нормально функционировать всей улично-дорожной сети.

Впрочем, сегодня для введения бесплатного проезда нужно решить множество проблем. «Бесплатный проезд – это как прекрасная, но далекая звезда, к которой надо стремиться, как к другому уровню городской жизни, но она еще остается довольно далеко. По крайней мере, пока мы решаем ряд других проблем, связанных с коронавирусом, – падение пассажиропотока, экономические проблемы, нехватка кондукторов...» – говорит Абдулхаков.

**«ВОЛНА КРИТИКИ ОБЯЗАТЕЛЬНО БУДЕТ. ВСЕ, ЧТО КАСАЕТСЯ ЧЕГО-ТО ПЛАТНОГО, ЕСТЕСТВЕННО, АВТОМОБИЛИСТЫ В ШТЫКИ ВОСПРИНИМАЮТ...»**

**Вячеслав Лысаков – первый зампреда комитета Госдумы РФ по государственному строительству и законодательству, лидер партии «Автомобильная Россия»:**

– Естественно, идея не вызовет у людей ничего, кроме возмущения. Предлагать платный проезд, когда в развитых странах платных дорог не более 1–2 процентов, да еще и в качестве альтернативы самокаты и велосипеды – более низкий профессиональный уровень трудно себе представить. Какие самокаты и велосипеды, какая борьба с пробками? Давайте тогда просто запретите движение частного транспорта по дорогам – не будет пробок.

В 2016 году мы приняли законопроект, который тоже был подготовлен **минтрансом**. Там одним из пунктов стал временный платный въезд на территорию любых населенных пунктов РФ вне зависимости от времени года, дня и типа транспортного средства. Этот пункт был исключен. Там предлагалось временно, но мы же понимаем, что нет ничего более постоянного, чем временное. Это была попытка тотальной коммерциализации,

которая широко шагает по Москве. Я считаю, из этого проекта тоже торчат уши Москвы. Потому что она пыталась в свое время сделать платный въезд в столицу. Но такого тоже нигде нет. Они начинают ссылаться на Лондон и так далее, но там платный въезд только в центр, а не в сам город.

Конституция гарантирует свободу передвижения, я это уже говорил тогда, когда господин Ликсутов (Максим Ликсутов – руководитель департамента транспорта Москвы – прим. ред.) эту идею вбросил. Они тогда откатили от нее, но попытались интегрировать в законопроект. При подготовке ко второму чтению этот пункт был снят. Сейчас нас снова возвращают к тотальной оплате всего и вся, но я не думаю, что Госдума даст данной стратегии правовое обоснование. Это настолько непрофессионально, глупо и провокационно, что я надеюсь, что до ее принятия не дойдет.

**Сергей Радько – автоюрист, общественное движение автомобилистов «Свобода выбора»:**

– По большинству дорог внедрить платный проезд можно запросто – поставить шлагбаум и специальные считывающие устройства. Есть камеры, которые будут выписывать штраф. Та система, которая работала при цифровых пропусках, лишний раз это подтверждает. Но, конечно, подобное абсурд! Если дороги станут платными, это будет откровенное вымогательство денег. Наверное, такое недопустимо. По сути, это означает, что за проезд в общественном транспорте пассажиров будут платить водители. То есть он не станет бесплатным, за него просто начнут платить другие люди. Это не совсем правильно и справедливо. Такую идею, наверное, вряд ли можно поддержать. В последние годы вся финансовая нагрузка, которая ложится на автомобилистов, становится все более и более непосильной – страховка не радует, люди уже от нее отказываются или высказывают такие намерения. Платные парковки, дороги... Подобное может вызвать очень большой социальный всплеск и волнения, потому что если вдруг все дороги станут платными, то это какой-то запредельный абсурд. По-моему, в Нидерландах есть бесплатный общественный транспорт. Но там не идет речи о том, чтобы все дороги стали одновременно платными. Там, конечно, тоже есть платные, в основном в центре, существуют дороги межрегиональные при альтернативе бесплатной, но пока таких идей никто не высказывал, и это хорошо.

**Максим Кадаков – главный редактор журнала «За рулем»:**

– Пандемия показала, что при современном развитии средств слежения и наблюдения власти могут все фиксировать как угодно. Если задаться целью, то такую штуку можно внедрить даже раньше 2035 года. Вопрос в другом: почему они с таким пренебрежением и дискриминацией относятся к 60 миллионам российских автомобилистов? Если мы посмотрим на примеры других стран, ни в одной из них подобная концепция не реализована, даже в такой тоталитарной, как Китай. Идея очень странная и даже абсурдная.

В Европе этого нет и не будет, для такого нет никаких предпосылок. Да, в Люксембурге сделали общественный транспорт бесплатным, но это абсолютно разные вещи (с 1 марта 2020 года проезд в общественном транспорте Люксембурга финансируется из бюджета – прим. ред.). Стимул, безусловно, должен быть, чтобы люди пересаживались на экологичный вид транспорта. Так же, как преференции при покупке электромобилей, что имеет место в Европе. Или машины с самым чистым двигателем могут, условно, спускаться в какие-то парковые зоны. Стимул – это хорошо. Но мы-то сейчас обсуждаем вариант, когда людей целенаправленно и жестко загонят в рамки. Либо так, либо никак. Тем более далеко не везде в России общественный транспорт ходит хорошо. В Казани еще неплохо, хотя тоже, наверное, не идеально. Если в более мелких городах, где общественный транспорт и так плохо ходит, его сделают бесплатным, то лучше он не станет. Кроме того, страна у нас небогатая. Видимо, люди, которые предлагают такой

бред, думают, что они сами и их родственники заплатить за проезд на личном авто смогут. Но есть ведь и другая категория граждан.

**Рамиль Хайруллин – представитель федерации автомобилистов России в РТ:**

– Эти разговоры идут уже не первый год, сначала рассматривался вопрос платного въезда в центр... Но как данные вопросы будут контролироваться, регулироваться? Предложить-то много чего можно. Кроме этого, нужно грамотно все организовать, чтобы подобное не привело к негативным последствиям, что все парализуется и остановится.

Бесплатный общественный транспорт взамен личного – мне такая идея нравится, но если только это взамен. У нас ведь перехватывающие парковки так и не заработали в нормальном виде. При въезде в город поставить машину на стоянку и с этим парковочным талоном ездить бесплатно на общественном транспорте – по-моему, нормальная идея, но она у нас дальше разговоров не пошла. Сразу рубить сплеча и закручивать – нехорошо, нужно постепенно стимулировать людей пересаживаться на общественный транспорт. Как один из мягких вариантов. Это ведь не обираловка, это же не заставить всех делать. Но у них есть стимулятор в виде парковочного талона, чтобы ездить бесплатно, в том числе в метро. Люди просто научатся не пользоваться личным транспортом хотя бы в пределах центра.

Волна критики обязательно будет. Все, что касается чего-то платного, естественно, автомобилисты в штыки воспринимают. Конечно, это не нравится.

Альберт Мухаметшин – директор МУП «ПАТП №2»:

– Я слышал об этом по радио, но до 2035 года нам еще далеко, поэтому что тут сейчас обсуждать? А вообще, аналоги бесплатного проезда же есть в Европе, но в России пока никто бесплатно не ездит. В любом случае это надо делать поэтапно. В первую очередь нужно перейти на бескондукторную систему, а потом уже сделать бесплатным, почему нет? Нам-то главное, чтобы была возможность платить зарплату.

<https://www.business-gazeta.ru/article/480723>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.11.09; ЭКСПЕРТ ОЦЕНИЛ ИДЕЮ О БЕСПЛАТНОМ ПРОЕЗДЕ В ГОРОДСКОМ ТРАНСПОРТЕ**

Идея **Минтранса РФ** по введению бесплатного проезда в городском общественном транспорте при условии расширения платности за проезд на большинстве дорог для личных автомобилей нереализуема, заявил **РИА Новости председатель Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов.**

До этого 11 сентября РБК со ссылкой на обновленный проект транспортной стратегии написал, что **Минтранс** допускает введение бесплатного проезда в общественном транспорте через 15 лет, но взамен предлагается сделать платным проезд по большинству дорог на личных автомобилях, в том числе в крупных городах.

«Считаю это нереализуемой инициативой. В России должно появиться большое количество платных дорог, что нереализуемо до 2035 года – это первый момент. Второй момент – это потребует обновления подвижного состава по всей стране, а это также нереализуемая мера», – говорит Зотов.

По словам эксперта, в тестовом варианте этот проект мог бы быть реализован в Москве, однако при этом возможен социальный протест автомобилистов. Следовательно, данная инициатива должна быть реализована только на каких-то конкретных участках, что впоследствии может доказать успешность проекта, рассуждает он.

«Запускать такие проекты на всю страну – это крайне затратная мера, и те деньги, которые будут собраны с автомобилистов, не покроют те издержки, которые будут тратиться на работу общественного транспорта», – считает Зотов.

Он также приводит в пример зарубежный опыт – подобный проект сейчас реализован в Люксембурге, где действует бесплатный общественный транспорт, но там это сделано для того, чтобы сохранить экологию страны, равно как и в столице Эстонии Таллине.

<https://ria.ru/20200911/transport-1577083182.html>

### **РЖД-ПАРТНЕР; АНАСТАСИЯ ИГОНИНА; 2020.11.09; ПЕРСПЕКТИВА ВВЕДЕНИЯ ПЛАТЫ ЗА ПРОЕЗД ПО РЕГИОНАЛЬНЫМ ДОРОГАМ УКАЗЫВАЕТ НА ОТКАТ В РАЗВИТИИ ОБЩЕСТВА**

Идея введения платы за проезд по дорогам регионального назначения свидетельствует о регрессе социума. Такое заявление сделал **Олег Фролов, ведущий юрист Союза защиты прав автомобилистов**.

Ранее стало известно о планах по введению механизма «пользователь платит» к 2025 году. Согласно этой задумке, с водителей любой категории будет взиматься плата за пользование региональными трассами, в том числе и входящими в сеть городских агломераций. По мнению эксперта, это признак отката в эволюции общества.

«Если мы уже доходим до того, что у нас появляются платные дороги, то можно сказать, что мы уже начинаем не развиваться, а мелкими шагами идти к первобытному строю», – уверен он.

По заявлению представителей **Минтранса**, подобные изменения позволят к 2035 году добиться обеспечения бесплатного проезда в общественном транспорте. Однако О. Фролов считает, что в случае принятия законопроекта у государства пропадет стимул к обслуживанию и обеспечению дорог федерального и муниципального назначения, поскольку «будет развиваться коммерческая отрасль по выкачиванию денег у населения». В настоящее время документ находится в стадии разработки. Представить правительству для обсуждения его планируют в феврале 2021 года.

<https://www.rzd-partner.ru/auto/news/perspektiva-vvedeniya-platy-za-proezd-po-regionalnym-dorogam-ukazyvaet-na-otkat-v-razvitii-obshchestv/>

### **НСН; ОЛЬГА ДВОРЯНОВА; 2020.11.09; «СИНИЕ ВЕДЕРКИ» СЧИТАЮТ БЕЗУМИЕМ ПРОЕКТ МИНТРАНСА О БЕСПЛАТНОМ ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ**

Координатор движения «Синие ведерки» рассказал НСН, почему автомобилисты не должны оплачивать проезд других граждан на общественном транспорте.

К 2035 году общественный транспорт в России может стать бесплатным. Об этом говорится в обновленном проекте транспортной стратегии, который подготовил **Минтранс**. В документе говорится, что через 15 лет это будет возможно, если сделать платным проезд по большинству дорог на личных автомобилях, в том числе в крупных городах, передает РБК. Стратегия предполагает, что с 2025 года будет взиматься плата за проезд по дорогам регионального значения, а к 2035-му – со «всех категорий пользователей дорог», включая дорожную сеть городских агломераций.

Дискриминацией автомобилистов назвал в эфире НСН новую стратегию о бесплатном общественном транспорте **координатор движения «Синие ведерки», автоэксперт Петр Шкуматов**.

«Почему автомобилисты должны оплачивать общественный транспорт? Это получается перекрестное субсидирование. Я понимаю, что дороги я должен оплачивать: их реконструкцию, строительство, содержание, эксплуатацию, может быть даже, строительство новых. А вот общественный транспорт люди пусть сами оплачивают.

Это все похоже на попытку залезть в карман автомобилистам как можно глубже и это уже просто хамство. Это дискриминация автомобилистов по признаку владения автомобилем. То, что это выдается за стратегию – это безумие», – сказал автоэксперт, добавив, что этот документ **Минтранса** в лучшем случае отправят в мусорку, а в худшем – на изучение специалистам.

Он также считает, что эта инициатива вызовет жесткий протест в регионах, где люди живут небогато.

«Те люди, которые пишут такие документы, дальше Садового кольца, Парижа, Рима, Лондона не бывали. Они не представляют страну, в которой живут. Они пишут стратегию для каких-то своих несуществующих фантазий», – добавил Шкуматов.

Ранее группа депутатов Госдумы от ЛДПР внесла на рассмотрение нижней палаты парламента законопроект об отмене транспортного налога в России с 1 января 2021 года.

<https://nsn.fm/economy/shkumatov-nazval-bezumiem-proekt-mintransa-o-besplatnom-obschestvennom-transporte>

### **ВЕСТИ; 2020.11.09; ЭКСПЕРТЫ ОЦЕНИЛИ ИДЕЮ МИНТРАНСА О БЕСПЛАТНОМ ПРОЕЗДЕ**

Автоэксперты прокомментировали идею **Минтранса** к 2035 году ввести бесплатный проезд в общественном транспорте. Многие считают, что такая инициатива является немотивированной, нецелесообразной и бесперспективной.

**Вице-председатель межрегиональной общественной организации защиты прав потребителей «Комитет по защите прав автовладельцев» Александр Холодов** отметил, что не может поддержать никакие проекты, направленные на еще большее обременение автомобилистов дополнительными платежами. Эксперт считает, что водители не переседут на общественный транспорт, поскольку это как «пчелы против меда». По словам Холодова, даже если это и случится, то платить за поездки будет некому.

**Член общественного совета при Министерстве транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области Андрей Мухортиков** считает, что у предложенного **Минтрансом** проекта перспективы являются очень сомнительными. По словам эксперта, для введения подобного нужно иметь представление о том, каким регионам и городам России необходим бесплатный проезд в общественном транспорте, сообщает РИА Новости.

**Глава регламентного комитета Совфеда Вячеслав Тимченко** считает, что проект ведомства выглядит красиво, но к нему остается много вопросов. Эксперту не нравится, что большинство дорог станут платными для автомобилистов. Кроме того, он не понимает, куда будут идти эти платежи.

**Минтранс** ранее подготовил проект транспортной стратегии, согласно которому к 2035 году может быть осуществлен переход к платности для всех категорий пользователей автодорог. Также данная инициатива подразумевает, что граждане смогут пользоваться общественным транспортом на бесплатной основе.

<https://www.vesti.ru/article/2456975>

### **ТЕЛЕКАНАЛ 360; БОРИС ЛОМАКИН, ЕКАТЕРИНА АНДРОНОВА, ФЕДОР ГОРИН; 2020.11.09; БЕСПЛАТНЫЙ ПРОЕЗД ЗА СЧЕТ АВТОМОБИЛИСТОВ. ПЯТЬ ПРИЧИН, ПОЧЕМУ ТАК НЕЛЬЗЯ ДЕЛАТЬ В РОССИИ**

Общественный транспорт может стать бесплатным к 2035 году. Такой сценарий возможен только в случае, если водители обычных машин и перевозчики будут платить за проезд до дорогам. Но реально ли это в России?

К 2035 году общественный транспорт может стать бесплатным, считают в **Минтрансе**. У РБК появился обновленный проект транспортной стратегии ведомства, подлинность которого подтвердил представитель Российского союза промышленников и предпринимателей – именно туда министерство отправило стратегию для ознакомления.

У бесплатного транспорта будут последствия для простых автомобилистов. Платными собираются сделать дороги регионального значения. В проекте стратегии говорится, что одной из главных целей такого сценария является стимулирование населения пользоваться общественным транспортом.

Если проезд в автобусах, троллейбусах и трамваях станет бесплатным, то водители почувствуют на себе действие механизма «пользователь платит». Схема предусматривает, что с 2025 года за проезд по региональным дорогам нужно будет платить, а к 2035 деньги будут брать со «всех категорий пользователей дорог». Механизм, уверены в **Минтрансе**, поможет финансировать транспортную инфраструктуру и регулировать ее использование как перевозчиками, так и населением.

Такой формат нужен, чтобы как можно больше людей ездили на общественном транспорте в крупных городах. В докладе **Минтранс** отметил, что этот вид передвижения пользуется меньшей популярностью у россиян, потому что «кардинально улучшились дорожные условия».

Старший научный сотрудник института экономики транспорта и транспортной политики ГУ ВШЭ Екатерина Решетова в беседе с «360» сказала, что сейчас действительно выделяются огромные деньги на общественный транспорт из государственного бюджета, потому что даже существующие тарифы не позволяют окупить затраты на него.

Екатерина Решетова.

Пять сложностей

Эксперт по городскому транспорту Роберт Ян рассказал «360», что механизм, предложенный **Минтрансом**, может сработать только в случае продуманной реализации. По мнению специалиста, аналитики ведомства оценили затраты на контроль оплаты, оборудование и контролеров в общественном транспорте и пришли к выводу, что они сводят на нет выгоду для бюджета. То есть государство почти ничего не получает от существующего формата, поэтому транспорт можно сделать бесплатным. Главное – продумать способ реализации, за что именно будут платить водители и перевозчики.

По словам Яна, в существующем механизме есть проблемы в организационном плане, а если сделать бесплатным общественный транспорт, то в этих условиях появляется целых пять проблем. Первая – потери бюджета.

Во-первых, сейчас у нас общественный транспорт дотационный и плата за проезд компенсирует часть затрат местных властей. Это не федеральный бюджет, это местные власти. Местный бюджет ограничен. Запуск нового маршрута для многих городов – это событие

Вторая проблема – сложность в закупке современных транспортных средств. Регионы не могут покупать новые автобусы, троллейбусы или трамваи, а если проезд в них сделать бесплатным, то качество поездок снизится еще больше. Возможно, у людей будет обратная реакция, они вообще расхотят пользоваться общественным транспортом и будут стремиться приобрести личные автомобили.

В качестве третьей причины, почему с бесплатным общественным транспортом появятся проблемы, Ян назвал коррупцию. По его словам, в тех проектах, где государственное финансирование составляет 100%, появляется коррупционная составляющая. Когда тендеров нет и все финансирование идет из бюджета, возможностей для финансовых махинаций становится больше.

По словам Яна, в России есть недостатки по распределению бюджетов между федеральным центром и местными властями. Если у местных властей забирают вопросы финансирования транспорта, платежи граждан будут собираться на региональном или федеральном уровнях, то есть будет обязательно перераспределение бюджетов. Это четвертая причина.

Лишний миллион не дадут в город – останутся маршруты, потому что не будет у местных властей денег, чтобы маршрут организовать. Возникнет спрос, и нужно будет ждать нового бюджетного плана, чтобы запустить. Сейчас это более быстро на уровне региона можно сделать

Роберт Ян.

Заключительная причина – региональным властям нужно будет качественнее отчитываться за расход денег. Плюс вырастут требования к исполнителям – самим перевозчикам. У них и так довольно низкое финансирование, а повышенные требования могут вовсе оттолкнуть их от этой сферы деятельности. В некоторых городах исчезнет ряд маршрутов.

Дороги, за которые уже заплатили

Вице-президент Национального союза автомобилистов Ян Хайцеэр напомнил «360», что дороги в России строятся за счет налогоплательщиков, поэтому идея сделать проезд по ним платным «ужасная». По его мнению, если механизм **Минтранса** заработает, то страна вернется к периоду, когда машины были роскошью, а не средством передвижения.

Полагаю, что к 2035 году ракеты на Луну будут взлетать регулярно. И вообще часть жителей Москвы переместится на Луну, чтобы не мешать чиновникам в этом городе, владельцам дорогостоящих автомобилей

Ян Хайцеэр.

Цитаты выше – шутка. У Хайцеэра было и серьезное мнение на это счет. По его словам, деятельность правительства «уничтожает автолюбителей как класс». Если схема **Минтранса** сработает, то право ездить по той же Москве получат только состоятельные люди, которые могут позволить себе и дорогую машину, и возможность перемещаться по городу.

<https://360tv.ru/news/tekst/besplatnyj-proezd/>

### **РАДИО 1; 2020.11.09; ЦЕНТР ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА: ПОКИЛОМЕТРОВАЯ ОПЛАТА ЗА ПРОЕЗД ЗАМЕНИТ ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ И АКЦИЗЫ**

В **Минтрансе РФ** подготовили проект транспортной стратегии, согласно которому с 2025 года предполагается взимать плату за проезд по дорогам регионального значения, а к 2035 году – по всем дорогам, включая городские. При этом с 2035 года планируется сделать бесплатным проезд на общественном транспорте.

При этом принципе оплаты будет полностью изменена система налогообложения, сообщила «Радио 1» директор Центра экономики транспорта **НИИ ВШЭ Татьяна Кулакова**.

«При введении покилометровых платежей транспортный налог не взимается, только платёж за пользование дорогой. Для такого внедрения потребуется реформирование всей налоговой системы. Потому что это новая система налогообложения, там нет ни акцизов, ни транспортных налогов. На машину будет устанавливаться гаджет, который фиксирует, сколько, где и в какое время вы проезжаете. И в зависимости от этого и устанавливается платёж. А бесплатный общественный транспорт создаст альтернативу для автомобилистов», – пояснила Кулакова.

Она добавила, что в некоторых странах уже проводится эксперимент по внедрению такого принципа оплаты.

Татьяна Кулакова также предположила, что внедрение покилометровых платежей поможет снизить аварийность на дорогах.

Ранее руководитель Федерации автовладельцев России Максим Едрышов в эфире «Радио 1» раскритиковал предложение **Минтранса** и высказал подозрение, что инновация будет введена только в части взимания денег с водителей, а до бесплатного общественного транспорта дело не дойдёт.

<https://radio1.news/article/tsentr-ekonomiki-transporta-pokilometrovaya-oplata-za-proezd-zamenit-transportnyj-nalog-i-aktsizy-48718>

<https://govoritmoskva.ru/news/245929/>

### **РАДИО 1; 2020.11.09; «ПЛАТНЫЕ ДОРОГИ – РЕАЛЬНАЯ УГРОЗА». В ФЕДЕРАЦИИ АВТОВЛАДЕЛЬЦЕВ ЗАПОДОЗРИЛИ МИНТРАНС В НЕЧЕСТНОЙ ИГРЕ**

**Минтранс РФ** подготовил транспортную стратегию, согласно которой к 2035 году предполагается введение бесплатного проезда в общественном транспорте. Однако для этого должен быть внедрён механизм «пользователь платит» для всех категорий автомобилистов. Эта схема предусматривает, что с 2025 года будет взиматься плата за проезд по дорогам регионального значения, а к 2035 году – со «всех категорий пользователей дорог».

Если автомобилисты не выступят против этого нововведения, то уже через пять лет им придётся платить, а вот бесплатный проезд на общественном транспорте через 15 лет, скорее всего, так и не введут, заявил в эфире «Радио 1» **руководитель Федерации автовладельцев России Максим Едрышов**.

«Я искренне верю, что мы, все водители, соберёмся и вместе выступим против этой инициативы. И **Минтранс** будет вынужден отказаться от введения платных дорог везде. Потому что это как-то не совсем правильно. Я понимаю, платные федеральные дороги, построенные по частно-государственному партнёрству, когда частник вложил свои деньги и их нужно возвращать. И дорога прекрасная. А когда мы едем просто в Подмосковьё, и альтернативного бесплатного проезда нет, по-моему, это неправильно. В мире в основном у водителей есть выбор – платно ехать или бесплатно. Бесплатно – подольше и дорога может быть ниже качеством, а платно ты просто едешь и едешь с большой скоростью по хорошей дороге. А вот так безальтернативно, по-моему, нигде ещё не придумали. Только у нас в **Минтрансе**», – сказал Едрышов.

Он напомнил, что у российских водителей уже есть негативный опыт, связанный с обещанием за новый платежи в настоящем отменить какие-то расходы в будущем.

«Ведь говорят: с 2025 года платите за дорогу, а в 2035, возможно, мы отменим плату за общественный транспорт. А к этому времени уже будет новый **министр транспорта** и он легко откажется от этого плана. Точно так же, как было с акцизами на топливо. Когда в 2015 году нам говорили, что мы введём акциз, а потом отменим транспортный налог, в итоге акциз появился, а транспортный налог остался. Думаю, тут будет примерно так же», – предупредил Едрышов.

Несколько лет назад **Минтранс РФ** уже предлагал вводить плату за проезд по дорогам общего пользования, включая въезд в города, для ограничения трафика. Эту идею тогда поддержал мэр Москвы Сергей Собянин, а Госдума рассматривала соответствующий законопроект в 2016 году. Но эта инициатива вызвала волну критики не только населения, но и депутатов.

<https://radio1.news/article/platnye-dorogi-realnaya-ugroza.-v-federatsii-avtovladeltsev-zapodozrili-mintrans-v-nechestnoj-igre-48705>

### **ОТР; ЦЕРЕН ЧИМИДОВ; 2020.11.09; ПРОЕЗД В АВТОБУСАХ И МЕТРО ДОЛЖЕН ОСТАВАТЬСЯ ПЛАТНЫМ. ЭКСПЕРТЫ ОТР ПРОТИВ ИНИЦИАТИВЫ МИНТРАНСА**

Проезд в общественном транспорте в России должен оставаться платным, это нужно хотя бы для того, чтобы не пострадало качество услуги. Об этом ОТР заявил **член Общественного совета при Минтрансе РФ Кирилл Янков**.

«Когда что-то бесплатное, очень трудно обеспечить хорошее качество услуг. Если нет стимула у транспортных организаций заработать деньги, то гораздо труднее обеспечить хорошее качество: чтобы ходили по расписанию, чтобы внутри было чисто, чтобы ничего не было сломано и т.д.», – говорит он.

Эксперт прокомментировал проект обновленной транспортной стратегии, его представило ведомство. В этом документе, в частности, сказано о возможном введении к 2035 году бесплатного проезда в метро, электричках, автобусах.

Но взамен **Минтранс** предлагает сделать платным проезд по дорогам на авто, в том числе в городах, и направлять полученные с этого средства на развитие транспортной инфраструктуры, в том числе общественного транспорта.

По мнению Янкова, предложение о бесплатном проезде в автобусах и метро – это лишнее в обновленной стратегии, и от такой инициативы пострадают, в первую очередь, непосредственные потребители услуги, пассажиры.

Эксперт также считает, что такой «льготой», как бесплатный проезд, смогут воспользоваться только жители больших городов. И это, по его словам, будет несправедливо по отношению к тем, кто живет в малых городах, в селах.

«У меня предложение другое – если действительно появятся лишние деньги от платного проезда, то их следует расходовать на инвестиции в общественный транспорт, на обновление подвижного состава, на новые трамвайные линии, на новые электрички. А проезд должен остаться платным», – сказал он.

Необходимость привлечения инвестиций в развитие пассажирских перевозок и транспортных предприятий, в их обновление поддерживает и **председатель наблюдательного совета ассоциации «Межрегионавтотранс» Сергей Храпач**.

Он считает, что нужно «снижать экономическую нагрузку на транспортные предприятия, меньше загружать средствами технического контроля, а также больше вкладывать инвестиций в обновление подвижного состава, трудовые коллективы, который занимается перевозкой [пассажиров] автобусами».

При этом Храпач довольно скептически относится к инициативе **Минтранса** о введении бесплатного проезда в общественном транспорте. По его мнению, в ближайшие годы сделать это в России будет практически невозможно.

Он считает, что «оплатить объем транспортной работы, который необходим для обеспечения бесплатного проезда в регионах, особенно в отдаленных и небогатых, будет невозможно». Поэтому проезд так и останется платным.

<https://otr-online.ru/news/proezd-v-avtobusah-i-metro-dolzhen-ostavatsya-platnym-eksperty-otr-protiv-iniciativy-mintransa-163332.html>

### **ПЯТЫЙ ТЕЛЕКАНАЛ; ВИКТОРИЯ АНДРЕЕВА; 2020.11.09; В ОБЩЕСТВЕННОЙ ПАЛАТЕ РФ СОЧЛИ «ПОПУЛИЗМОМ» ИДЕЮ БЕСПЛАТНОГО ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА**

**Зампред комиссии по безопасности и взаимодействию с ОНК Александр Холодов** объяснил, почему законопроект **Минтранса** «нереализуем».

Новость о реализации законопроекта, предусматривающего бесплатный проезд россиян на общественном транспорте, вызвала небывалый ажиотаж. Многие сочли, что это – просто слухи, поскольку не очень понятно, как при таком раскладе будут компенсироваться затраты на работу водителей, а также эксплуатацию техники. Но в **Минтрансе** информацию подтвердили и дали подробный комментарий.

В ведомстве пояснили, что одобренный на заседании Правительства РФ проект Транспортной стратегии на период до 2035 года действительно предусматривает возможность перехода к бесплатному проезду на транспорте общего пользования. Но доступным это станет только при условии, что все категории автолюбителей начнут платить за автодороги.

«Развитие принципа „пользователь платит“ является одним из механизмов реализации Транспортной стратегии, направленных на обеспечение содержания транспортной инфраструктуры, регулирование ее использования гражданами и перевозчиками, а также на стимулирование использования транспорта общего пользования и сокращения

использования личного автотранспорта в крупных городах и городских агломерациях», – говорится в заявлении **Минтранса**.

На первый взгляд может показаться, что данная инициатива очень хороша. Но ведущие эксперты относятся к ней с большой настороженностью. Так, в беседе с 5-tv.ru **зампред комиссии по безопасности и взаимодействию с ОНК Общественной палаты РФ Александр Холодов** рассказал, что на самом деле стоит за «благими помыслами» **Минтранса**.

По словам эксперта, эти заявления не более чем «популистская ширма». По факту ведомство пытается продвинуть закон, позволяющий делать любую автодорогу платной. Согласно действующему законодательству, сегодня это возможно только при особых условиях: если трассу построили с нуля или полностью реконструировали.

Кроме того, Холодов настаивает, что к реальности инициатива бесплатного общественного транспорта не имеет никакого отношения. И во многом потому, что положения законопроекта сами себе противоречат.

«Это просто популизм. Представьте, что все вдруг услышали **Минтранс**, выкинули свои авто и пересели на общественный транспорт. Кто тогда его будет оплачивать? С одной стороны, они говорят, что автомобилисты будут платить за пассажиров автобуса, но с другой стороны, говорят: „Давайте, все становитесь пассажирами автобусов, хватит быть автомобилистами“. Получается, сами себе противоречат: пчелы против меда», – высказался эксперт.

По его словам, сегодня автомобилисты несут и без того огромные расходы на передвижение. Александр Холодов напомнил про бесконечные страховки, затраты на бензин и акцизы, постановку машин на учет, шиномонтаж, транспортный налог и прочее. Так, если к платам добавится и эксплуатация дорог, россияне могут просто не вынести существенной нагрузки на бюджет. Следовательно, ни о какой оплате проезда пассажиров на автобусах и речи быть не может.

«Автомобилист, по сути, уже любимая дойная корова государства, потому что раз деньги есть на машину, значит может чуть-чуть денег и заплатить. Этот подход, на мой взгляд, конечно, не совсем корректный. Потому что не надо забывать, что у нас авто – это средство передвижения, а не роскошь», – подытожил Холодов.

<https://www.5-tv.ru/news/311619/vobsestvennoj-palate-rfsocli-populizmom-ideu-besplatnogo-gorodskogo-transporta/>

### **ПЯТЫЙ ТЕЛЕКАНАЛ; СОФЬЯ ЗУЕВА; 2020.11.09; «ГЕНОЦИД ВОДИТЕЛЕЙ» – ЭКСПЕРТ ОБ ИДЕЕ БЕСПЛАТНОГО ПРОЕЗДА В ГОРОДСКОМ ТРАНСПОРТЕ**

Инициативу, призванную разгрузить дороги, заставив автолюбителей платить за использование городских магистралей, **Минтранс** предлагает реализовать в течении 15 лет.

**Минтранс** предложил сделать проезд в общественном транспорте абсолютно бесплатным к 2035 году. Многим предложение ведомства не понравилось, ведь в случае воплощения идеи, за проездные билеты горожан заплатят водители, продолжившие пользоваться личными автомобилями, сообщает URA.RU.

По мнению **активиста по защите прав автомобилистов в Екатеринбурге Кирилла Форманчука**, государство попросту перекладывает с себя решение дорожных проблем на плечи владельцев авто.

Эксперт отметил, что, вероятнее всего, сделав использование городских магистралей платными, водителей обременят и другими платами. Форманчук напомнил, что однажды россиян обнадежили тем, что в стране отменят транспортный налог, введя акцизы на бензин. Дополнительный сбор ввели, а обещание так и не выполнили.

«Я считаю, это все геноцид водителей», – заявил автоэксперт.

Также он добавил, что платное использование всех дорог сродни их приватизации, и ничего хорошего это не сулит.

С Форманчуком согласен известный экономист **Максим Кривелевич**.

«Идея космического масштаба и космической же глупости. Это заявление – разумный тактический ход для продвижения совершенно других вещей. Если вы за что-то не платите, то за это платит кто-то другой», – считает финансист.

Он отметил, что подобная инициатива не поможет развитию России, а лишь затормозит экономический рост. По мнению Кривелевича, идея **Минтранса** также может привести к подражанию товаров и услуг.

<https://www.5-tv.ru/news/311601/genocid-voditelej-ekspert-obidee-besplatnogo-proezda-vgorodskom-transporte/>

### **ВЕСТИ; 2020.11.09; «АЭРОФЛОТ»: ПРИ ВЪЕЗДЕ В КАИР ВСЕМ ПАССАЖИРАМ ОТ 6 ЛЕТ НЕОБХОДИМ ОТРИЦАТЕЛЬНЫЙ COVID-ТЕСТ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»**

Срок действия теста на коронавирус всего лишь 48 часов. Это нужно учитывать, планируя полет в Египет. Об этом предупредила пресс-секретарь компании «Аэрофлот» Юлия Спивакова.

<https://www.vesti.ru/video/2221426>

### **ВЕСТИ-МОСКВА; АЛЕНА ЛАВРОВА; 2020.11.09; БЕЗ ДОКУМЕНТОВ И МЕДОСМОТРА: ПОПУЛЯРНЫЕ АГРЕГАТОРЫ ВЫДАЮТ ЗА ТАКСИСТОВ ОБЫЧНЫХ БОМБИЛ**

Отсутствие путевого листа, медосмотра и даже лицензии: новый рейд по выявлению таксистов-нелегалов показал неутешительный результат. У некоторых водителей документов на перевозку людей не оказалось вовсе, но они получали заказы от популярных агрегаторов.

Выезд из подмосковного города Домодедово. На трассе сотрудники Минтранса области и инспекторы ГИБДД. Останавливают всех, кто занимается частным извозом.

– Страховой полис и лицензию, будьте добры.

Машина с шашечками, на бортах узнаваемые ленты с рекламой известных агрегаторов. У водителей такси помимо водительских прав, страховки и лицензии должен быть путевой лист. У этого таксиста он не один – целая пачка.

– У вас все эти путевые листы проштампованы, на каждом стоит роспись.

Стопка путевок с запасом, а должна быть одна со свежими отметками от врача и механика.

– Такой путевой лист является доказательством того, что такой водитель не проходит предрейсовый осмотр и технический контроль. Штраф предусмотрен и на водителя, и на фирму-перевозчика.

3 тысячи водителю, в десять раз больше – перевозчику, автомобиль на штрафстоянку. Число таксистов в области растет, за год плюс 30 тысяч – это легальных, тех, кто получил лицензию на работу. Но попадаются и те, кто возит людей без разрешительных документов.

– Нет лицензии на осуществление перевозки, но подключен к агрегатору.

– Я не такси!

В машине пассажир, он подтверждает, что вызвал такси через приложение.

– По приложению видно было, что машина на месте. Потом смотрю, машина такая неразукрашенная, но номера совпадают.

Единственный, кто не согласился с этим, сам нелегальный таксист, который продолжал отрицать очевидное.

– Я вообще не такси, рекламы нет, ничего нет.

Штраф водителю за нелегальные перевозки 5 тысяч рублей. Привлечь же к ответственности агрегатора, который подключил таксиста к сервису без проверки документов, не получится.

«У агрегаторов есть водители, которые осуществляют перевозку без разрешения. Такие водители не проходят ни медицинское освидетельствование, ни технический ежедневный контроль», – рассказывает Алексей Пискарев, заведующий территориальным отделом Министерства транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области.

Тем не менее, тех, кто хочет работать легально, с каждым годом все больше, отмечают в ведомстве. Но чистить ряды вот такими рейдами надо, уверены официальные таксисты.

– Это для пассажиров лучше, что мы проходим проверку технического состояния автомобиля, медицинскую проверку, что есть лицензия, страховка.

Пока агрегаторы не подпадают под действие закона о такси. Их никто не контролирует. К компетенции **Министерства транспорта** они не относятся, поскольку являются интернет-площадками. Это всего лишь звено, связывающее клиента с водителем. Но это пока. Закон об ответственности агрегаторов за тех, кто у них работает, уже готовят.

<https://www.vesti.ru/article/2456874>

### **РОССИЯ 24; АЛЕВТИНА ПЕНКАЛЬСКАЯ; 2020.10.09; ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ. СПЕЦИАЛЬНЫЙ РЕПОРТАЖ**

8 новых маршрутов в Крым открыл этим летом оператор поездов «Таврия». Компания «Гранд Сервис Экспресс» – один из немногих частных пассажирских перевозчиков в России, которые работают на железной дороге. По каким маршрутам ездят другие частные поезда в нашей стране и как устроен этот бизнес?

<https://www.vesti.ru/video/2221129>

### **РОССИЯ 24; 2020.10.09; ДЕГТЯРЕВ ПРОЕХАЛ ПО ОТРЕЗКУ ТРАНССИБА И ПРОВЕЛ РАБОЧЕЕ СОВЕЩАНИЕ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»**

Врио губернатора Хабаровского края Михаил Дегтярев обсудил с руководством Дальневосточной железной дороги состояние инфраструктуры. Глава региона проехал по отрезку Транссиба, а затем провел рабочее совещание. На нем говорили о том, что модернизация позволила увеличить пропускную способность и повысить грузооборот. Дегтярев пообещал помочь в ремонте соцобъектов в населенных пунктах вдоль БАМа.

<https://www.vesti.ru/video/2221168>

### **ТАСС; 2020.11.09; РОССИЙСКИЕ РЕГИОНЫ ПЕРЕВЫПОЛНЯЮТ ПЛАН ПО ВНЕДРЕНИЮ НОВЫХ ДОРОЖНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ**

Российские регионы увеличили долю контрактов с использованием новейших технологий в дорожном строительстве до 54% при плановом показателе на 2020 год по **нацпроекту «Безопасные и качественные автодороги» (БКАД)** в 20%. Об этом говорится в сообщении **Минтранса РФ**.

«Использование наилучших технологий и материалов является одним из приоритетов в реализации национального проекта **«Безопасные и качественные автодороги**, – отметили в министерстве. – Сейчас свыше половины заключенных в рамках **нацпроекта** контрактов (54,38%) предусматривают использование современных технологий и материалов».

При этом планом **нацпроекта** предусматривалось, что доля таких контрактов в 2020 году составит только 20%. Однако уже по итогам 2019 года она достигла 45%.

Как отмечают в министерстве, одни из самых эффективных дорожных решений, используемых в российских регионах, – технология холодного ресайклинга, методика объемного проектирования асфальтобетонных смесей, устройство тонких слоев износа,

использование геосинтетических материалов и применение щебеночно-мастичного асфальтобетона.

Все технологии и необходимая документация по их применению содержится в реестра новых и наилучших технологий и материалов в дорожном строительстве, созданном при Российском дорожном научно-исследовательского институте («РосдорНИИ») в рамках БКАД.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/rossijskie-regiony-perevypolnaut-plan-povedreniu-novyh-doroznyh-tehnologij>

### **ТАСС; 2020.11.09; ОКОЛО 309 ТЫС. ЧЕЛОВЕК ВЕРНУЛИСЬ В РОССИЮ ВЫВОЗНЫМИ РЕЙСАМИ**

Вывозные рейсы из других государств доставили в РФ около 309 тыс. человек и по-прежнему остаются востребованными. Об этом сообщила в пятницу на брифинге официальный представитель МИД РФ Мария Захарова.

«Специальные рейсы, раньше мы их называли вывозные, в принципе, в документах так это название и остается, хотя они, наверное, стали в большей степени целевыми, продолжают организовываться. Несмотря на достаточно продолжительную вывозную кампанию, соответствующие перелеты по-прежнему востребованы. Об этом говорят цифры: средний показатель – 5 тыс. человек в неделю, общая цифра возвратившихся – около 309 тыс. человек», – отметила она.

Официальный представитель МИД РФ отдельно отметила состоявшиеся за период с 6 сентября вывозные рейсы из Китая, которыми в Россию прибыли более 450 человек, включая 40 иностранцев. «До конца текущего месяца планируются авиарейсы из Азербайджана, Армении, Израиля, Испании, Италии, Кипра, Киргизии, Республики Корея, США, Таджикистана, Узбекистана, Франции, ФРГ и Японии», – информировала Захарова.

<https://tass.ru/obschestvo/9428029>

### **ТАСС; 2020.13.09; ВЫВОЗНЫМ РЕЙСОМ ИЗ АФИН В МОСКВУ ВЫЛЕТЕЛИ 67 ПАССАЖИРОВ – ПОСОЛЬСТВО РФ**

Шестьдесят семь россиян и иностранных граждан – членов их семей вылетели в воскресенье из Афин в Москву специальным вывозным рейсом. Соответствующее сообщение опубликовано на странице посольства РФ в «Фейсбуке».

«13 сентября экстренным вывозным рейсом **авиакомпания «Аэрофлот»** Афины – Москва в Россию вылетели 67 россиян и иностранных граждан – членов их семей, в том числе 10 детей. Сотрудники посольства оказали им все необходимое содействие в решении организационных вопросов. Спасибо **авиакомпания «Аэрофлот»** и врачам Всероссийского центра медицины катастроф «Защита» Минздрава России, обеспечившим эвакуацию в Россию младенца в тяжелом состоянии», – говорится в сообщении.

27 апреля из Афин в Москву спецрейсом главной греческой авиакомпании Aegean Airlines («Эгейские авиалинии») были доставлены 84 россиянина, пожелавшие вернуться домой из-за пандемии коронавируса. 21 мая аналогичным спецрейсом вылетели 102 гражданина РФ, а 31 мая – 52 россиянина и два иностранца. 2 июля состоялся четвертый вывозной рейс, который выполнила компания «Аэрофлот». На борту самолета находились 116 человек, в том числе два гражданина Греции. 17 августа пятым вывозным рейсом в Москву вылетели 186 пассажиров, включая 162 гражданина России. Предпоследний вывозной рейс доставил из Афин 1 сентября 150 россиян и постоянно проживающих в РФ граждан Греции. В их числе был главный тренер баскетбольного ЦСКА Димитрис Итудис, который вернулся в Москву этим рейсом.

«Аэрофлот» и Aegean Airlines приостановили с марта регулярные полеты из России в Грецию и обратно из-за ситуации с коронавирусом.

### **REGNUM; 2020.11.09; ЧЛЕН ОП РФ ПРИЗВАЛА НЕ УЖЕСТОЧАТЬ КОНТРОЛЬ ЗА АВТОМОБИЛЯМИ КАРШЕРИНГА**

Если анализировать количество ДТП с участием каршеринговых автомобилей, то их не так много, считает заместитель председателя комиссии Общественной палаты РФ по социальной политике, трудовым отношениям и поддержке ветеранов Наталья Агре. Об этом 11 сентября корреспонденту ИА REGNUM сообщила пресс-служба ОП РФ. Так Агре прокомментировала новость о том, что Минтранс РФ призвали ужесточить контроль за каршерингом.

«На мой взгляд, предложение крайне необоснованное, – сказала Агре. – Если анализировать количество ДТП с участием каршеринговых автомобилей, то их не так много. Автопарк таких компаний достаточно молодой, обычно это недавно купленные автомобили. Проблема скорее не в машинах, а в людях, которые допускаются к управлению этими машинами. Мы уже не раз обсуждали вопрос молодых и неопытных водителей. У них обычно нет средств на покупку собственного автомобиля, в результате чего они арендуют каршеринговые машины. Качество управления и культура вождения, к сожалению, у части таких молодых водителей оставляет желать лучшего».

Как подчеркнула Агре, «нет смысла выделять вопрос технического состояния каршеринговых авто в отдельную проблему».

<https://regnum.ru/news/economy/3060780.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.11.09; «АВТОДОР» ОБЪЯСНИЛ, ПОЧЕМУ СНОВА ПОДРОЖАЛ ЦКАД**

Рост стоимости кредитов, цен на материалы и объемов работ по переустройству коммуникаций, а также неточности проектной документации привели к самому крупному с момента запуска проекта – на 20,6 миллиарда рублей – удорожанию строительства Центральной кольцевой автодороги в Подмоскowie, следует из данных «Автодора», с которыми ознакомились РИА Новости.

Правительство РФ 10 сентября утвердило выделение дополнительных 15,76 миллиарда рублей из бюджета на строительство ЦКАДа, за счет этого и дополнительных вложений инвесторов в рамках концессий весь проект подорожал с 320,6 до 341,2 миллиарда рублей. «С момента начала строительства ЦКАД увеличилась стоимость заемного финансирования, выросли цены на материалы и услуги в дорожно-строительной отрасли, в том числе из-за повышения ставки налога на добавленную стоимость. Кроме этого, существенно изменились объемы работ по переустройству инженерных коммуникаций», – объясняет госкомпания.

Также были выявлены неучтенные проектной документацией сети, которые подлежат переустройству, что с учетом применения нормативов для магистральных газопроводов в границах населенных пунктов повлекло за собой необходимость соблюдения повышенных технических требований их переустройства, и изменилась нормативно-правовая база и экологическое законодательство, требующее увеличения объема защитных мероприятий, отмечает «Автодор».

Кроме этого, для завершения строительства соединительного отрезка между ЦКАД-III и ЦКАД-V необходимо обеспечение примыкания автодороги к трассе М11 «Нева», уточняет компания.

«Увеличение стоимости реализации ЦКАД на 20,62 миллиарда рублей, из которых дополнительное финансирование федерального бюджета в объеме 15,76 миллиарда рублей, предлагается перераспределить в рамках существующих программ Минтранса и «Автодора», – следует из данных госкомпанияи.

<https://realty.ria.ru/20200911/tskad-1577103122.html>

### ИНТЕРФАКС; 2020.11.09; «АВТОДОР» ИЩЕТ ДЕНЬГИ НА ЮГ, МЕЧТАЕТ О ЗОЛОТОМ КОЛЬЦЕ, ТОЧНО ЕДЕТ – ПОКА ДО КАЗАНИ

«Автодор» прокладывает из центра России на восток скоростную автомагистраль М-12 от Москвы до Казани, которую к 2030 году хочет довести до Екатеринбурга. Параллельно обсуждаются варианты финансирования дорог «Южного кластера», на которые нужны триллионы рублей. При этом госкомпания успевает и мечтать: о скоростной трассе между городами Золотого кольца России и «Юго-Западной хорде» от Набережных Челнов до Краснодара.

Продление М-12 загрузит подрядчиков

Основу скоростного автотранспортного коридора от центра России на восток составляет строящаяся платная трасса М-12 от Москвы до Казани (входит в состав автотранспортного коридора из Европы в Китай), которую планируется завершить к 2024 году. Конкурсные процедуры на проектирование и строительство дороги уже проведены по семи этапам, конкурс на еще один из этапов (седьмой) отменен. Девятый участок (по факту головной или «нулевой» – обход Балашихи и Ногинска) пока не разыгран, конкурс ожидается в ближайшие месяцы.

Подряды на строительство М-12 получили: ООО «Трансстроймеханизация» (построит 66 км за 123,2 млрд руб.), АО «ДСК «Автобан» (построит сразу два этапа трассы общей протяженностью 255 км и общей стоимостью 148,8 млрд руб.), АО «ВАД» (построит 108 км за 59,5 млрд руб.), китайская CRCC (107 км за 58,3 млрд руб.), АО «Стройтрансгаз» (МОЕХ: STGZ) (80 км за 53,1 млрд руб.), ООО «РСК» (36 км за 21,2 млрд руб. Подрядчик строительства еще одного из этапов пока не определен – объявленный конкурс на 42,7 млрд руб. был отменен.

По завершении строительства дороги до Казани планируется вести ее дальше, до Екатеринбурга. **Премьер-министр РФ Михаил Мишустин** уже ставил **Минтранс** задачу продумать продление магистрали на Урал к 2030 году.

«Мы хотим в 2024 году начинать строить дорогу от Казани до Екатеринбурга, потому что строители, которые закончат основную часть М-12 в 2023 году, должны куда-то идти. У нас есть и некоторые социальные обязательства в этом ключе: мы должны поддерживать дорожную отрасль, развивать сеть скоростных автотрасс», – сказал председатель правления «Автодора» Вячеслав Петушенко журналистам в кулуарах форума «Инновационные технологии и интеллектуальные транспортные системы в дорожном строительстве» в Сочи.

По его словам, продление дороги пока не просчитано в деньгах, но уже сегодня понятно, что стройка будет непростой. В частности, из-за сложного рельефа территорий с гористой местностью.

«Мы понимаем, что после Казани до Набережных Челнов дорога достаточно хорошая. Там первая техническая категория, две полосы в разные стороны. Мы планируем ее использовать. Потом использовать существующий проект по обходу Набережных Челнов, который делает **Росавтодор**. А оттуда – уже идти до Екатеринбурга. Полагаем, что это будет примерно 400 км нового строительства. Хотя весь маршрут там достаточно большой. У нас есть несколько вариантов, мы сейчас их отработываем», – рассказал глава госкомпании о планах продления М-12 до Екатеринбурга.

В планы «Автодора» на долгосрочную перспективу входит продление автотранспортного коридора и далее на восток: через Тюмень, Омск и Новосибирск – до Кемерово. Однако эти планы – за горизонтом 2035 года.

«Миссия государственной компании, по большому счету – создание каркаса скоростных дорог, которые позволяют развивать экономику. Конечно, нужно центры экономического роста регионов связывать скоростными магистралями. Платные они будут или нет – это уже вторая история», – отмечает Петушенко.

Южные трассы ждут триллионов

Ряд перспективных автодорожных проектов, объединенных в концепцию «Южного кластера», «Автодор» планирует реализовывать в более обозримые сроки. Для этого, в частности, обсуждается включение проектов кластера в **комплексный план** модернизации и расширения транспортной инфраструктуры до 2024 года (**КПМИ**, магистральный план).

«Проект пока не вошел в **КПМИ**, но наше предложение сформулировано **Минтрансом** и направлено в правительство, было обсуждение. В частности, предлагается включить в магистральный план проекты по строительству и реконструкции дорог от Горячего Ключа до поселка Джубга (входит в М-4 «Дон», протяженность – 46,4 км), от Джубги до Сочи (протяженность – 119 км) и от Джубги до Новороссийска (протяженность – 84,3 км)», – сообщил Петушенко журналистам.

Глава госкомпании подчеркнул, что финансовые модели дорожных проектов «Южного кластера» пока не рассматривались, однако особенности южных территорий уже предполагают высокую стоимость трасс.

«Строительство дорогое, потому что туда входит, в частности, искусственное сооружение тоннелей. А тоннели нужны потому, что там природные заповедники, тем более надо постараться пройти рядом с морем. Стоимость строительства большая, финансовую модель не рассматривали. Там доля заемного финансирования просматривается на уровне 5%. Исходя из оценки, например, стоимости дороги Джубга-Сочи в 1,4 трлн рублей – это уже огромные средства для того, чтобы ее окупить», – сказал Петушенко.

Говоря о давно обсуждаемом проекте этой трассы, он отметил, что денег на нее до 2024 года нет.

В целом, по планам «Автодора», создание трасс «Южного кластера» возможно лишь в 2035 году, однако, подчеркивает Петушенко, такой срок – лишь «осторожная оценка».

«На сегодняшний день финансирование не обеспечено, нет ни копейки. Исходя из тех проектов, которые важны для страны, мы для себя такую осторожную цифру говорим. Учитывая наши планы на ближайшие годы, мы пока совершенно четко можно прогнозировать, что мы можем сделать только до 2024 года. До 2030 года – потолочные цифры у нас тоже есть, в принципе», – сказал глава «Автодора».

Сказанное главой госкомпании в целом подтверждает и **директор департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса РФ Григорий Волков**. По его словам, проект «Южного кластера» сформирован и «включает как региональные и федеральные автодороги, так и железную дорогу».

«Мы представили проект в правительство. Правительство в целом его поддерживает, но должно быть политическое решение по финансированию. Сегодня источники не определены. Мы понимаем важность этого объекта и понимаем, что к 2024 году ряд объектов будет завершен. Это, в частности, Дальний западный обход Краснодара (ДЗОК), реконструкция дорог А-289 и А-290 – это подъезды к Крымскому мосту. То есть, высвободятся мощности, которые смогут осваивать новые объемы. И это для нас перспективно», – сказал Волков.

Говоря о том, какие трассы войдут в проект кластера, чиновник уточнил, что «это Джубга-Сочи, это Цемдолина-Портовая, трасса Новороссийск-Джубга. То есть, по сути, все побережье».

Волков уточнил, что весь проект целиком, по имеющимся оценкам в ценах 2019 года, может стоить 6 трлн руб. «Эта оценка сохраняется. У нас была дискуссия по экологии, и ключевой вопрос – что трасса Джубга-Сочи проходит по территории национального парка. И даже те решения, которые есть сегодня, они, скажем, оспариваются экологами. Наше предложение – сделать это все в тоннельно-эстакадном типе», – сказал Волков, имея в виду соответствующий проект, прорабатываемый совместно с РЖД.

Говоря о сроках завершения строительства включенных в проект «Южного кластера» дорог, представитель **Минтранса** отметил: «Амбициозно мы ставим, конечно, 2030 год,

хотя понимаем, что с теми объемами, которые есть, это все-таки может растянуться и до 2035 года».

Мечты и планы на 2030-е

Выступая на сочинском дорожном форуме, глава «Автодора» Вячеслав Петушенко рассказал о «мечте» госкомпании: создать скоростную трассу между городами Золотого кольца России.

Сегодня 10 российских городов, расположенные вокруг Москвы, связаны бесплатной дорогой Р-132, которая весной текущего года полностью перешла в федеральную собственность. Проблему этой дороги «Автодор» видит в том, что дорога медленная и не удовлетворяет требованиям скоростной трассы. Соответственно, автомобилистам приходится пользоваться ей на безальтернативной основе.

«Наша мечта в том, чтобы это была дорога первой технической категории со скоростью движения 110 км/ч. Абсолютное большинство участков дороги уже сегодня существуют, но качество их таково, что говорить о них как об участках скоростной дороги невозможно: они идут через населенные пункты, на них светофоры, пешеходные переходы. У пользователя всегда должен быть выбор, пока выбора там нет. А по действующей дороге по Золотому кольцу сегодня не поедут, потому что это долго», – сказал Петушенко журналистам.

В качестве примера к высказанному тезису глава «Автодора» привел участок Р-132 от Ярославля до Твери.

«Чтобы из Ярославля сегодня доехать до Твери, кто-то, может быть, даже скорее поедет до Москвы и уже от Москвы – до Ярославля. Да, это будет дольше по расстоянию, но по времени – быстрее. А когда между Ярославлем и Тверью будет скоростная дорога первой технической категории, мы и Москву сможем разгрузить, и появятся новые территории экономического роста», – отметил Петушенко.

По его словам, проект скоростной трассы «Золотое кольцо» рассматривается в отложенной долгосрочной перспективе, и по сравнению с ним «Южный кластер» в приоритете.

По «Южному кластеру» проекты мы давно рассматривали, провели для этого большую работу, которая сейчас уже легла на бумагу с цифрами. Что касается тех объектов, которые необходимы на будущее – когда они уже «в подвале» сидят, потом и ранжирование идет быстро. Сейчас «Южный кластер» – выше, «Золотое кольцо» – ниже», – отметил Петушенко.

На дорожном форуме в Сочи «Автодор» презентовал проект скоростной автотрассы от Набережных Челнов до Краснодара протяженностью 1,6 тыс. км «Это уже не мечты, мы ее считаем», – заявил журналистам председатель правления госкомпании Вячеслав Петушенко, воздержавшись от уточнения других подробностей.

Из презентации госкомпании следует, что скоростной транспортный коридор «Юго-Западная хорда» будет включать дорогу «Набережные Челны -Тольятти – Саратов – Волгоград – Краснодар».

«Реализация проекта позволит обеспечить скоростное сообщение между крупнейшими агломерациями (Казанской, Нижнекамской, Саратовской, Краснодарской, Волгоградской, Ростовской), сформировать условия для эффективного развития, улучшения транспортной доступности и развития межагломерационных связей для таких крупнейших миллионных агломераций», – отмечается в презентации госкомпании.

Предпроектная проработка и проектирование хорды пока намечено поэтапно на 2025-2030 годы, непосредственно работы по строительству и реконструкции предполагаются в 2027-2035 годах.

Планируется, что по завершении строительства эта трасса будет платной.

<https://www.interfax.ru/russia/726541>

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/avtodor-novaa-platnaa-trassa-dzubga-soci-mozet-byt-polnostu-postroena-v-2035-godu>

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/avtodor-obhod-tveri-v-sostave-m-11-mogut-postroit-za-scet-infrastrukturnyh-obligacij>

### **ТАСС; 2020.12.09; ГЛАВА РЖД РАССКАЗАЛ О ПРИЧИНАХ ЧП НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ**

Чрезвычайные происшествия на железной дороге по-прежнему чаще всего происходят по вине зацеперов и пешеходов в наушниках, несмотря на вложенные в решение проблемы травматизма десятки миллиардов рублей. Об этом сообщил в пятницу глава РЖД Олег Белозеров на встрече с зампредом Совета безопасности РФ Дмитрием Медведевым.

Глава РЖД отметил, что компания инвестировала «большие деньги, с 2010 года – более 30 млрд рублей» в профилактику травматизма в зоне движения поездов, однако «тенденция, к несчастью, все-таки еще существует».

«Это связано прежде всего, конечно, с переходами перед близко идущими поездами. Ну, и у нас молодежь по-прежнему экстремально развлекается – это зацеперы. И в том числе это элемент современный – слушают музыку, вставляют в уши наушники и не слышат сигналов», – сказал Белозеров. По его словам, РЖД для решения этой проблемы проводит активную работу вместе с другими органами власти и регионами РФ.

В целом же, по словам Белозерова, РЖД в 2019 году по уровню безопасности достигла значительно лучшего показателя, чем планировалось – 0,86 событий на 1 млн поездо-километров, а за первые восемь месяцев этого года показатель составил 0,49. Как отметил глава РЖД, число ЧП с пассажирами и пригородными поездами сократилось на 37%, уровень травмирования людей в зоне движения поезда – на 16%, количество инцидентов при перевозке опасных грузов – на 67%. «В прошлом году мы направили наши материалы в Международный союз железных дорог, нашу систематику, и выяснили, что мы [в сфере безопасности] далеко впереди по сравнению со всеми остальными железными дорогами», – сказал Белозеров, отметив, что в этой сфере «индекс железных дорог США хуже на 47%».

Белозеров затронул также тему кибербезопасности, отметив, что в компании функционирует 1,6 тыс. информационных систем различного назначения. «Ежесекундно ресурсы РЖД подвергаются компьютерным атакам. Только с начала года зафиксировано 13 тыс. 468 попыток заражения вредоносным программным обеспечением, выявлено и оперативно устранено 1 тыс. 469 уязвимостей в информационных системах железнодорожного комплекса», – сказал Белозеров.

<https://tass.ru/obschestvo/9433977>

### **РИА НОВОСТИ КРЫМ; 2020.11.09; «КРЫМСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» АКЦИОНИРУЮТ: КАК ИЗМЕНИТСЯ РАБОТА КОМПАНИИ**

Федеральное государственное предприятие «Крымские железные дороги» (ФГУП «КЖД») преобразуют в акционерное общество. Об этом сообщил **замминистра транспорта РФ Владимир Токарев**, пишет РИА Новости.

Акционировать КЖД распорядилось правительство России. Для преобразования компании профильное министерство разработало соответствующий законопроект. Позже кабмин утвердит состав акционерного общества. По словам **Токарева**, АО приобретет право собственности на все движимое и недвижимое имущество КЖД. В **Минтрансе** пояснили, что реорганизация даст предприятию новые возможности развития и не приведет к сокращению штата сотрудников. Законопроект гарантирует сохранение действующего коллективного договора. «Работа в новой организационно-правовой форме позволит предприятию продолжить развитие железнодорожной инфраструктуры, а для пользователей услуг железнодорожного транспорта она не будет иметь негативных

последствий», – пояснил чиновник. ФГУП «Крымская железная дорога» было образовано в 2014 году. Вскоре компания перешла в федеральную собственность и ее подчинили **Росжелдору**.

<https://crimea.ria.ru/economy/20200911/1118719626/Krymskie-zheleznye-dorogi-aktsioniruyut-kak-izmenitsya-rabota-kompanii.html>

### **РЖД-ПАРТНЕР; ЮЛИЯ ЧЕРНЫШЕВСКАЯ; 2020.11.09; БЕЛАРУСЬ И РОССИЯ ОБСУДИЛИ УВЕЛИЧЕНИЕ ПЕРЕВОЗОК БЕЛОРУССКИХ ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ РФ**

Представители транспортных ведомств России и Беларуси обсудили вопросы грузоперевозок между странами и выразили взаимную заинтересованность в увеличении объемов перевозки грузов между двумя странами и транзитом по их территории, а также обсудили их номенклатуру, сообщили в **пресс-службе Минтранса России**.

Беларусь и Россия обсудили увеличение перевозок белорусских грузов через порты РФ. Данная тема обсуждалась в ходе видеоконференции с участием **статс-секретаря – заместителя министра транспорта РФ Дмитрия Зверева** и первого заместителя **министра транспорта и коммуникаций Республики Беларусь Алексея Ляхновича**. В частности, говорилось о возможности увеличения объемов перевозок белорусских грузов через порты Российской Федерации.

По результатам встречи достигнута договоренность о проведении в ближайшее время дополнительных консультаций в целях скорейшей реализации намеченных планов.

Ранее белорусский президент Александр Лукашенко заявил, что готов переориентировать экспорт белорусских товаров из портов балтийских республик на российские гавани.

«По данным таможенной статистики по итогам 2019 года, основу экспортируемых грузов в Беларуси составили минеральные удобрения в объеме 12,28 млн т и нефтепродукты в объеме 16,88 млн т. Российские порты на Балтике заинтересованы в привлечении указанного объема для оказания услуги по перевалке через терминалы портов Ленинградской и Калининградской областей (порты Санкт-Петербург, Усть-Луга и Калининград)», – прокомментировали данную инициативу в **пресс-службе «Росморпорта»**.

<https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/belarus-i-rossiya-obsudili-uvvelichenie-perevozok-belorusskikh-gruzov-cherez-porty-rf/>

<https://www.belta.by/economics/view/mintransy-belarusi-i-rossii-obsudili-uvvelichenie-perevozok-belorusskikh-gruzov-cherez-porty-rossii-406421-2020/>

### **РЖД-ПАРТНЕР; АЛЕКСЕЙ ЛЕБЕДЕВ; 2020.11.09; ЕДИНАЯ СРО ОПЕРАТОРОВ ОТМЕНЯЕТСЯ**

Правительство РФ внесло изменения в собственный план законопроектной деятельности на 2020 год. Соответствующее распоряжение № 2216-р от 31.08.2020 г. о внесении изменений в предыдущее распоряжение № 3205-р от 26.12.2019 г. подписал председатель правительства **Михаил Мишустин**. При этом из измененного документа исчез п. 64, который предполагал до декабря 2020 года рассмотреть подготовленные **Минтрансом** изменения в федеральные законы «О железнодорожном транспорте в РФ» и «Устав железнодорожного транспорта РФ» «в части совершенствования правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава и перевозчиков».

Единая СРО операторов отменяется

Напомним, что в подготовленном **Минтрансом** проекте изменения законов, регулирующих деятельность железнодорожного транспорта в России, предполагалось законодательно закрепить существование одной саморегулируемой организации операторов, в которой в обязательном порядке должны состоять все операторские компании страны. Таким образом, на операторском рынке России сохранится статус-кво.

Законопроект вызвал множество критических отзывов со стороны бизнеса, отраслевых союзов и государственных органов. В частности, его критиковали за снижение конкуренции на рынке оперирования, создание дополнительных барьеров для вхождения на рынок новых игроков и трудности для работы на рынке России иностранных операторов.

В настоящее время в РФ работает около 300 отечественных операторских компаний, из которых порядка 280 – это малые и средние операторы, и более 100 иностранных операторских компаний, в том числе из участников Таможенного союза Белоруссии и Казахстана.

<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/edinaya-sro-operatorov-otmenyaetsya/>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.11.09; МУРМАНСКИЙ МОРТОРГПОРТ НАМЕРЕН УВЕЛИЧИТЬ МОЩНОСТИ ПО ОБРАБОТКЕ ВАГОНОВ НА ТРЕТЬ**

АО «Мурманский морской торговый порт» (МОЕХ: MSCP) (ММТП, входит в АО «СУЭК») совместно с ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) прорабатывает планы по увеличению показателя среднесуточной скорости разгрузки вагонов до 800 в сутки, тогда как сейчас этот показатель составляет более 600 вагонов в сутки, сообщила **пресс-служба СУЭК** со ссылкой на гендиректора ММТП Алексея Рыкованова.

Таким образом, мощности по обработке вагонов возрастут ориентировочно на треть.

Кроме того, стивидор и РЖД прорабатывают вопросы модернизации инфраструктуры.

«Анализ деятельности предприятия показывает, что структура грузопотока меняется и порт настраивается на работу с более широкой номенклатурой. В частности, мы планируем заменить долю угля объемами железорудного сырья и увеличить объемы перевалки удобрений», – сказал Рыкованов, добавив, что порт вместе с РЖД проходит «сложный период с ограничением регулярного движения на Мурманск».

В сообщении говорится, что ММТП инвестировал 4,3 млн рублей в улучшение внутривортовой инфраструктуры. Это позволило увеличить мощность фронтов выгрузки, расширить складские площади, модернизировать сети электроснабжения, связи и водоотведения и приобрести современное и высокотехнологичное оборудование.

Грузооборот ММТП в январе-августе текущего года составил 10 млн 363 тыс. тонн.

Рыкованов 2 сентября сообщил «Интерфаксу», что ММТП допускает снижение грузопотока в 2020 году на 5% от плана из-за прерванного в июне железнодорожного сообщения с Мурманском.

«Мы, в принципе, в первом полугодии шли по плановым значениям с небольшим отклонениями от грузопотока. Всем известное событие – обрушение моста – безусловно, сказалось на работе Мурманского порта, мы во время простоя потеряли порядка 1,1 млн тонн», – сказал он.

Рыкованов отмечал, что производственная программа ММТП на 2020 год составляет 17,3 млн тонн всех видов грузов, отставание составило 1,4 млн тонн.

«Постараемся до конца года этот объем (упущенный – ИФ) наверстать. Безусловно, не все, скорее всего, получится, тем не менее, будем ускоряться и стараться выполнить программу в объеме не менее 16,4 млн тонн», – сказал он.

«Мурманский морской торговый порт» – крупнейшая стивидорная компания на территории порта Мурманска, специализируется на перевалке угля, апатитов, а также генеральных грузов, в том числе контейнеров.

В СУЭК входят 30 угледобывающих предприятий, семь обогатительных фабрик и установок, терминал в порту Ванино (Хабаровский край), ММТП и ремонтно-механические заводы в 8 регионах России.

### **РГ; ОЛЕГ КИРЬЯНОВ; 2020.14.09; МЕЖДУ ЮЖНОЙ КОРЕЕЙ И ВЛАДИВОСТОКОМ ОТКРЫЛСЯ НОВЫЙ ПАРОМНЫЙ МАРШРУТ**

11 сентября из бухты Ёнильман в городе Пхохан, что на юго-востоке Республики Корея, ушел в свой первый для данного направления рейс паром «Eastern Dream». Он отправился во Владивосток, куда будет теперь ходить еженедельно. Из-за коронавируса пассажирское сообщение пока не открывается, потому перевозятся только грузы. Паром повез в Россию 20 единиц тяжелой техники и 60 подержанных автомобилей. Тот же паром будет ходить и в Японию – до порта Майдзуру и обратно.

Мэр Пхохана Ли Ган Док, который принял участие в церемониях прохода парома «Eastern Dream», подчеркнул, что новый маршрут «демонстрирует превращение Пхохана в крупный региональный логистический центр».

По словам представителей управляющей компании «Тувон Сансон», паром «Eastern Dream» будет совершать рейсы до Владивостока из Пхохана каждую пятницу (отход в 16:00 по местному времени), а до Майдзуру – каждый вторник (отход в 18:00). Водоизмещение парома составляет 11 478 тонн, он может перевозить 480 пассажиров или 130 штук 20-футовых контейнеров либо 250 автомобилей и 50 единиц тяжелой строительной техники. Средняя скорость парома 37 км/ч.

<https://rg.ru/2020/09/11/reg-dfo/mezhdu-iuzhnoj-koreej-i-vladivostokom-otkrylsia-novyj-paromnyj-marshrut.html>

### **ТАСС; 2020.11.09; БЕЛОРУССИЯ НАПРАВИЛА РОССИИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ВОССТАНОВЛЕНИЮ АВИАСООБЩЕНИЯ**

Белоруссия направила российской стороне свои предложения для формирования совместного плана поэтапного возобновления авиасообщения между странами. Об этом сообщили ТАСС в пятницу в **Министерстве транспорта и коммуникаций Белоруссии**.

«Департамент по авиации **Минтранса** направил предложения, которые могут быть включены в план мероприятий по возобновлению сообщения», – отметил представитель ведомства.

Он не стал уточнять детали направленных в РФ предложений. По словам представителя **Минтранса**, данные предложения станут предметом последующего обсуждения сторон. «Возможно, эта тема будет обсуждаться в ближайшее время на самом высоком уровне», – предположил собеседник.

Из-за ситуации с распространением коронавируса Россия с 27 марта полностью закрыла регулярное и чартерное международное авиасообщение, перевозчики могут выполнять только спецрейсы для возвращения пассажиров домой. Правительство РФ поручило с 30 марта временно ограничить движение через автомобильные, железнодорожные, пешеходные и другие **пункты пропуска** через госграницу РФ, включая сухопутный участок российско-белорусской границы, в целях профилактики коронавируса.

В начале сентября Минск и Москва провели переговоры по поэтапному возобновлению сообщения между странами. Сторонами было принято решение подготовить план по поэтапному решению данного вопроса.

<https://tass.ru/ekonomika/9427727>

<https://rns.online/r/8ivc/>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.11.09; «ДОМОДЕДОВО» С 1 ОКТЯБРЯ ПОВЫСИТ ТАРИФЫ ДЛЯ АВИАКОМПАНИЙ НА 9-20%**

Московский аэропорт «Домодедово» с 1 октября 2020 года повысит основные тарифы на обслуживание российских авиакомпаний. Индексация составит от 9 до 20% в зависимости от тарифа, следует из материалов аэропорта.

Так, сбор за взлет-посадку увеличится на 10%, до 317 руб. за одну тонну максимальной взлетной массы (МВМ) воздушного судна, сбор за авиационную безопасность – почти на

9%, до 245 руб. за тонну МВМ. Плата за предоставление аэровокзала на внутренних воздушных линиях вырастет на 20%, до 100 руб. на одного пассажира, на международных – также на 20%, до 140 руб. за человека.

Тариф «Домодедово» за обслуживание пассажиров на внутренних рейсах поднимется на 10%, до 241 руб. за каждого вылетевшего пассажира старше 12 лет. Этот же тариф при выполнении международных рейсов вырастет тоже на 10%, до 268 руб. за человека.

«В результате индексация в пересчете на один билет составит порядка 100-130 руб., а в общих расходах авиакомпаний на один рейс не превысит 1-2%. Обновленные тарифы соответствуют рыночному уровню Московского авиаузла и ниже сборов крупных региональных воздушных гаваней», – сообщил «Интерфаксу» представитель «Домодедово».

До этого в последний раз «Домодедово» повышало тарифы в апреле 2019 года. Очередная индексация должна была произойти ровно через год, но из-за падения рынка на фоне пандемии COVID-19 аэропорт отложил это решение.

Сейчас рынок авиаперелетов «постепенно переходит к фазе восстановления», считают в «Домодедово». В августе объемы перевозок по внутрироссийским направлениям превысили показатели аналогичного периода прошлого года, отмечают в аэропорту.

«Однако высокодоходные доли рынка для оператора аэропорта, связанные с полноценным обслуживанием международного сегмента, пока закрыты. Это оказывает существенное давление на экономику аэропортовой деятельности, учитывая значительные затраты на функционирование инфраструктуры аэропортового комплекса, которые не зависят от фактического объема перевозок», – объясняет представитель «Домодедово».

Индексация тарифов, по его словам, нужна для «обеспечения бесперебойной работы инфраструктуры, сохранения рабочих мест, поддержки высокого уровня сервиса и безопасности перевозок».

<https://www.interfax.ru/russia/726489>

[Вернуться в оглавление](#)