



Ежедневный мониторинг СМИ

21 СЕНТЯБРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА, ВЛАДИМИР КУЗЬМИН; 2020.21.09; РЕЙС ПРИБЫЛ; ВОССТАНАВЛИВАЕТСЯ СООБЩЕНИЕ С БЕЛАРУСЬЮ, КАЗАХСТАНОМ И КИРГИЗИЕЙ.....	3
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; 2020.21.09; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА, ЕКАТЕРИНА ЗАБРОДИНА; 2020.21.09; НАЛОГ ВЫБИВАЕТ ПРОБКУ; В ГЕРМАНИИ ПРЕДЛОЖИЛИ БРАТЬ С АВТОМОБИЛИСТОВ СБОР ЗА ВОЖДЕНИЕ В ГОРОДЕ, РОССИЯ К ЭТОМУ ПОКА НЕ ГОТОВА.....	3
КОММЕРСАНТЬ; ТАТЬЯНА ЕДОВИНА, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.21.09; БЕЛОРУССКИЙ ТРАНЗИТ ТОРМОЗИТ; ДОСТАВКА ЕВРОПЕЙСКИХ ГРУЗОВ В РФ СТАНОВИТСЯ МЕДЛЕННЕЕ ИЛИ ДОРОЖЕ.....	5
КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ; 2020.21.09; ТАК ДЕЛО НЕ ПОЕДЕТ; В ИНСТИТУТЕ ГАЙДАРА ОЦЕНИЛИ РОСТ ЦЕН ПРИ НАЙМЕ ВОДИТЕЛЕЙ ТАКСИ.....	6
КОММЕРСАНТЬ; 2020.20.09; «НОВЫЕ ШТРАФЫ – НОВЫЕ ДОХОДЫ»; ШКУМАТОВ, КАПКОВ, ХИРУРГ – О ПДД ДЛЯ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ, МОНОКОЛЕС И ГИРОСКУТЕРОВ.....	7
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.21.09; МИНПРОМТОРГ ПРАВИТ БАЛЛ; СУДОСТРОИТЕЛИ ПОЛУЧИЛИ НОВЫЕ ПРАВИЛА ПО ЛОКАЛИЗАЦИИ.....	9
КОММЕРСАНТЬ; 2020.21.09; ЭЛЕКТРОННОЕ ГОСУДАРСТВО С ЧЕЛОВЕЧЕСКИМ ЛИЦОМ; ДИАНА ГАЛИЕВА О ТОМ, ЗАЧЕМ ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ НУЖНЫ МЕТОДИКИ РАБОТЫ С КЛИЕНТОМ	10
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.21.09; ВЛАСТИ ОБЛЕГЧИЛИ СТРОИТЕЛЬСТВО ЖИЛЬЯ В ШУМОВЫХ ЗОНАХ «ШЕРЕМЕТЬЕВО» И «ВНУКОВО»; ОГРОМНЫЕ ТЕРРИТОРИИ РЯДОМ С АЭРОПОРТАМИ ВЫВЕДЕНА ИЗ-ПОД КОНТРОЛЯ РОСПОТРЕБНАДЗОРА.....	11
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДРА КОШКИНА; 2020.21.09; НА ВОССТАНОВЛЕНИЕ РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКИ ПОТРЕБУЕТСЯ ТРИ ГОДА; ЭКСПЕРТЫ НАЗВАЛИ «ЛЕОПАРДОВ», РАЗГОНЯЮЩИХ ЭКОНОМИКУ, И «УЛИТОК», КОТОРЫЕ ЕЕ ТОРМОЗЯТ	12
ИЗВЕСТИЯ; КИРИЛЛ КОМАРОВ; 2020.21.09; НА УТЮГ ПОХОЖИЙ: КАК УСТРОЕН НОВЕЙШИЙ РОССИЙСКИЙ ТЕПЛОХОД; ЧТО ПРЕДЛАГАЕТ ПАССАЖИРАМ НОВАЯ ГОРДОСТЬ ОТЕЧЕСТВЕННОГО СУДОСТРОЕНИЯ	13
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.20.09; ВЫЛЕТАЙ, ПОДЕШЕВЕЛО; АВИАКОМПАНИИ ПЫТАЮТСЯ ПРИМАНИТЬ КЛИЕНТОВ СКИДКАМИ	16
КОММЕРСАНТЬ; СЕРГЕЙ СЕРГЕЕВ; 2020.20.09; ФРАНЦИЯ ЗАНЯЛАСЬ ТЮМЕНСКОЙ АВИАКАТАСТРОФОЙ; ДАН СТАРТ ТЯЖБЕ МЕЖДУ РОДСТВЕННИКАМИ ПОГИБШИХ, АВИАПЕРЕВОЗЧИКОМ И ПРОИЗВОДИТЕЛЕМ ATR-72	17
ИЗВЕСТИЯ; ОЛЬГА КОЛЕНЦОВА; 2020.19.09; РАЗБОР ПОЛЕТА: СОЗДАН ДРОН ДЛЯ ДОСТУПНОГО ВОЗДУШНОГО КАРШЕРИНГА; БЕСПИЛОТНИК ДОСТАВИТ НЕБОЛЬШИЕ ГРУЗЫ НА СОТНЮ КИЛОМЕТРОВ ЗА 500 РУБЛЕЙ .	19

КОММЕРСАНТЪ ПЕРМЬ; ЕКАТЕРИНА АРТЕМОВА; 2020.18.09; ИСПАНСКИЙ СТЫК; ПЕРМЬ МОЖЕТ ВОЗОБНОВИТЬ ПРЯМОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ С БАРСЕЛОНОЙ	21
РБК; ЕЛЕНА СУХОРУКОВА; 2020.18.09; КОМПЕНСАЦИИ ЗА ВЫВОЗ И НЫНЕ ТАМ; ВЛАСТИ ВЕРНУЛИ ТУРОПЕРАТОРАМ ЛИШЬ ЧАСТЬ СРЕДСТВ, ПОТРАЧЕННЫХ НА ВОЗВРАЩЕНИЕ РОССИЯН ИЗ-ЗА РУБЕЖА	22
1 КАНАЛ; 2020.21.09; РОССИЯ ВОЗОБНОВЛЯЕТ АВИАСООБЩЕНИЕ С БЕЛОРУССИЕЙ, КАЗАХСТАНОМ И КИРГИЗИЕЙ	23
1 КАНАЛ; 2020.19.09; РОССИЯНАМ, ОТПРАВЛЯЮЩИМСЯ В ЗАГРАНИЧНУЮ ПОЕЗДКУ, РЕКОМЕНДУЮТ ВЗВЕШИВАТЬ ВСЕ ЭПИДЕМИЧЕСКИЕ РИСКИ....	24
1 КАНАЛ; АЛЕКСАНДРА НЕСТЕРКИНА; 2020.18.09; В 83 РОССИЙСКИХ РЕГИОНАХ ИДЕТ МАСШТАБНЫЙ РЕМОНТ ДОРОГ В РАМКАХ НАЦИОНАЛЬНОГО ПРОЕКТА	24
ВЕСТИ; ЭДУАРД ПУНЕГОВ; 2020.20.09; ЛЮБИТЕЛЕЙ ОПАСНОЙ ЕЗДЫ НА САМОКАТАХ БЕРУТ ПОД КОНТРОЛЬ. МЕСТНОЕ ВРЕМЯ.....	25
ВЕСТИ; АНДРЕЙ ШЛЯПНИКОВ; 2020.20.09; БЕСПИЛОТНАЯ СРЕДА. ГОРОДСКИЕ ТЕХНОЛОГИИ	27
ВЕСТИ; ИРИНА БАРАНОВА; 2020.20.09; НА РАБОТУ И ОБРАТНО ПО РЕКЕ: НОВЫЕ МАРШРУТЫ МОСКВЫ. МЕСТНОЕ ВРЕМЯ	27
ВЕСТИ; ДАРЬЯ ОКУНЕВА; 2020.19.09; ПОЛТОРА ВЕКА ЗАПАДНЫМ ВОРОТАМ СТОЛИЦЫ: ЮБИЛЕЙ БЕЛОРУССКОГО ВОКЗАЛА. МЕСТНОЕ ВРЕМЯ.....	27

ПУБЛИКАЦИИ

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА, ВЛАДИМИР КУЗЬМИН; 2020.21.09; РЕЙС ПРИБЫЛ; ВОССТАНАВЛИВАЕТСЯ СООБЩЕНИЕ С БЕЛАРУСЬЮ, КАЗАХСТАНОМ И КИРГИЗИЕЙ

В понедельник, 21 сентября, Россия возобновляет авиасообщение с Беларусью, Казахстаном и Киргизией. Это важно для восстановления гуманитарных и экономических связей, но не приведет к заметному улучшению ситуации в авиаотрасли, считают эксперты. Самолеты будут летать пока всего один раз в неделю из Москвы в столицы соседних государств – Минск, Нур-Султан и Бишкек.

Также с 21 сентября Россия прекращает программу вывозных рейсов, которыми в страну возвращали граждан, лишившихся возможности вернуться на родину, когда государства начали закрывать границы и авиасообщение из-за пандемии коронавируса. Такое решение связано с постепенным восстановлением международных полетов. В качестве альтернативы вывозным рейсам будут задействованы на коммерческой основе самолеты, возвращающиеся в Россию после выполнения грузовых, грузопассажирских, транзитных полетов.

Между тем, по данным Международной ассоциации аэропортов, в середине сентября поток пассажиров в российских аэропортах вновь снизился до уровня 70% от показателей за аналогичный период 2019 года, после того, как в начале сентября он восстанавливался до 83% от уровня 2019 года. Пассажиропоток обвалился в апреле этого года до 9% от уровня прошлого года на фоне почти полного прекращения авиасообщения из-за пандемии коронавируса.

Как отметили в **минтрансе**, сейчас процесс восстановления доходов отрасли пока далек от завершения из-за сохраняющихся ограничений на международные авиарейсы. Это мнение разделяют эксперты. С наступлением периода зимней навигации с конца октября пассажиропоток, скорее всего, снизится еще больше, считает руководитель портала «Авиация России» Андрей Величко. Из традиционно массовых зарубежных направлений пока открыты только Турция, Объединенные Арабские Эмираты (ОАЭ) и Египет, указывает вице-президент Ассоциации туроператоров России (АТОР) Дмитрий Горин. К тому же в Египет и ОАЭ в неделю выполняются единичные рейсы.

<https://rg.ru/2020/09/20/s-ponedelnika-rossiia-vozobnovliaet-aviasoobshchenie-eshche-s-tremia-stranami.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; 2020.21.09; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА, ЕКАТЕРИНА ЗАБРОДИНА; 2020.21.09; НАЛОГ ВЫБИВАЕТ ПРОБКУ; В ГЕРМАНИИ ПРЕДЛОЖИЛИ БРАТЬ С АВТОМОБИЛИСТОВ СБОР ЗА ВОЖДЕНИЕ В ГОРОДЕ, РОССИЯ К ЭТОМУ ПОКА НЕ ГОТОВА

Для борьбы с пробками в Германии предложили ввести новый налог – на вождение в городской черте, пишет Die Welt. В мюнхенском Институте экономических исследований Ifo полагают, что сборы не станут большим обременением для автомобилистов, зато помогут снизить трафик в перегруженных мегаполисах и принесут в их бюджеты более полумиллиона евро в год. Эту выручку можно пустить на субсидии, стимулирующие граждан активнее пользоваться общественным транспортом.

Рекомендации для муниципалитетов озвучил глава Центра индустриальной экономики и новых технологий Ifo Оливер Фальк. Его команда подсчитала, что ежедневная пошлина в размере 6 евро уменьшит пробки на 23%, а в размере 10 евро – на 30%. Расчеты делались для Мюнхена, где дорожные заторы приводят к огромным издержкам.

По данным института, в 2018 году каждый житель баварской столицы в среднем провел в пробках 140 часов. Индивидуальные убытки от такого простоя оцениваются в 2500 евро. Чтобы мера возымела эффект, налог должны платить все без исключения – и местные жители, и путешественники, и таксисты, которые используют езду по городу для заработка. Однако ставку можно снизить в тех немецких регионах, где платежеспособность населения ниже, чем в Баварии.

Учитываются и другие факторы. Если в том же Мюнхене на 1000 жителей приходится 460 автомобилей, то в Берлине этот показатель ниже – 326 машин. В качестве компенсации власти могли бы предложить горожанам некий соцпакет или годовые билеты на электрички и автобусы. Некоторые эксперты видят альтернативу в повышении платы за парковку. Но экономисты из Ifo сомневаются, что это поможет разгрузить уличное движение.

В России введение подобного налога на транспорт было бы весьма сомнительной мерой, считает заместитель председателя Комитета Госдумы по транспорту и строительству Владимир Афонский. «У нас другая ментальность. Такой шаг приведет лишь к дополнительной финансовой нагрузке на владельцев автотранспорта, но вряд ли приведет к тому, что количество машин снизится», – отметил он в беседе с «РГ».

В России уже есть закон, который позволяет городским и региональным властям ввести ограничения на использование автомобилей, например, по экологическому классу, по возрасту автомобиля и по другим параметрам, напоминает автоэксперт Игорь Моржаретто: «Но ни один регион пока этим законом не воспользовался».

Представители городских властей говорят, что даже в перспективе не рассматривают такую возможность, подчеркивает Игорь Моржаретто.

По мнению Моржаретто, обсуждаемые в Германии меры вряд ли простимулируют россиян больше пользоваться общественным транспортом, зато могут вызвать волну социального протеста. Причина в том, что россияне еще слишком «молодая автомобильная нация». Возможность купить автомобиль у многих россиян условно появилась только в середине 1990-х годов, и потому многие еще хотят поехать на личных автомобилях. Кроме того, в России распространены дачи, которые также подталкивают к использованию личного автомобиля.

Пересадить как можно больше россиян на общественный транспорт власти крупных городов сейчас стараются за счет повышения стоимости парковки, а также обновления системы общественного транспорта. Например, в Москве в рамках реализуемой программы вводятся разветвленная сеть маршрутов, удобные способы оплаты проезда, развивается каршеринг, указывают эксперты.

Также повысить привлекательность общественного транспорта можно за счет устройства выделенных полос. С учетом часто возникающих в городах пробок поездка на автобусе по выделенным полосам может существенно сократить время на передвижение по городу, говорит Афонский. К тому же использование общественного транспорта должно быть привлекательно с финансовой точки зрения. То есть затраты на оплату проезда должны быть ниже затрат автовладельца на обслуживание личного автомобиля и приобретение топлива. Пока до этого россиянам далеко.

А вот немцы уже не первый раз выступают с подобными идеями. Год назад глава Ассоциации городов Германии Хельмут Деди призвал правительство дать коммунальщикам зеленый свет на эксперименты с транспортным налогом. В этом вопросе Берлин оглядывается на Лондон, где автомобилисты с 2003 года должны платить за право въехать в центральную часть города. Сбор взимается с каждого автомобиля, пересекающего платную зону с понедельника по пятницу, с 7.00 до 18.00. Точнее, так было до недавних пор. Но из-за пандемии, которая нанесла большой ущерб общественному транспорту, мэр Лондона Садик Хан распорядился увеличить время сборов до 22.00. Выросла и его сумма – с 11,5 до 15 фунтов.

По пути англичан решили пойти в США. Как ожидается, в 2021 году Нью-Йорк станет первым американским городом, где водителей обяжут платить за въезд в самые оживленные районы. Речь идет о юге Манхэттена, передает агентство Bloomberg. Тарифы устанавливает специальная комиссия транспортного управления. Вырученные средства пойдут на модернизацию нью-йоркского метрополитена.

<https://rg.ru/2020/09/20/pochemu-v-rf-poka-ne-gotovy-k-vvedeniuu-naloga-za-ezdu-na-mashine-v-gorode.html>

КОММЕРСАНТЪ; ТАТЬЯНА ЕДОВИНА, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.21.09; БЕЛОРУССКИЙ ТРАНЗИТ ТОРМОЗИТ; ДОСТАВКА ЕВРОПЕЙСКИХ ГРУЗОВ В РФ СТАНОВИТСЯ МЕДЛЕННЕЕ ИЛИ ДОРОЖЕ

Призыв президента Белоруссии Александра Лукашенко закрыть границу страны с Литвой и Польшей пока привел лишь к усиленным досмотрам грузов, но срок срыва поставки европейских грузов в РФ через Белоруссию уже доходит до пяти дней, говорят опрошенные “Ъ” участники рынка. При этом переориентация поставок на другие маршруты связана с увеличением издержек – логистическим операторам это невыгодно и из-за расположения консолидационных складов в Литве.

На прошлой неделе президент Белоруссии Александр Лукашенко заявил, что Минск вынужден в связи с политической позицией соседних стран по событиям в Белоруссии после президентских выборов закрыть госграницу с Литвой, Польшей, а также усилить границу с Украиной.

Массовые досмотры фур, следующих транзитом из Литвы через территорию Белоруссии в РФ (как правило, это российские и белорусские перевозчики), по данным собеседников “Ъ” на рынке, начались еще в начале сентября.

Позже стали распространяться слухи о «настоятельных рекомендациях» ввозить грузы в Белоруссию не из стран Балтии. Позднее в минтрансе страны опровергли сообщения о возможном запрете въезда перевозчикам из Литвы, однако на нескольких **пунктах пропуска** (на границе Белоруссии с Украиной и Польшей) начался ремонт, который может затруднить подъезд фур.

Как пояснил “Ъ” бизнес-омбудсмен по вопросам транспорта и логистики Игорь Ребельский, решения, принимаемые белорусскими властями, бьют не только по литовскому бизнесу, но и по российскому – если в 2019 году в среднем в Белоруссии досматривалась одна из ста фур, следующих транзитом в Россию, то в последние две недели фактически все российские «сборки», въезжающие со стороны Литвы, отправляются на досмотр. В среднем сейчас срок срыва поставки европейских грузов в РФ через Белоруссию доходит до пяти дней.

Российские операторы рассматривали два возможных объезда. Первый – напрямую из Латвии в Россию – это крюк в 200 км и удорожание перевозки примерно на треть, но и там фуры стоят на границе от двух до пяти дней. Второй – через белорусско-польский участок границы, здесь крюк составляет 350 км. К тому же российским логистическим операторам, имеющим консолидационные склады в Литве (а таких большинство), крайне невыгодно направлять машину через польско-белорусский участок границы, отмечает господин Ребельский. Ситуация осложняется и тем, что до конца года РФ запретит ввоз без маркировки значительной части потребительских товаров – к обуви присоединятся вся текстильная отрасль, шины, фототехника, духи и др., это как раз те товары, которые сегодня составляют значительную часть европейского импорта. «Сегодня та же европейская обувь в основном маркируется на литовских складах. Литва, по сути, является хабом для европейских грузов, следующих на территорию РФ», – говорит омбудсмен.

«В последний месяц мы действительно заметили увеличение досмотров по товарам, которые идут транзитом через Республику Беларусь», – рассказывает директор

подразделения Global Supply Chain компании FM Logistic Алексей Мисаилов. – Более того, приграничные терминалы в Бресте и Каменном Логе сейчас переполнены, и автомобили отправляют на досмотр в Минск. Однако пока рано говорить, с чем это связано. Мы работаем с перевозчиками из различных стран, и какого-то предвзятого отношения к представителям определенных государств не наблюдается». Сам досмотр проходит в стандартном режиме, добавляет он.

В связи с заявлением о закрытии границ Белоруссии с Польшей и Литвой Государственный пограничный комитет республики, а также представители Польши и Литвы сообщают, что **пункты пропуска** работают в штатном режиме, говорит заместитель операционного директора по автомобильным перевозкам группы компаний AsstrA Наталья Шемякина. «На данный момент никаких официальных распоряжений и документов о закрытии границ нет, – добавляет она. – По информации водителей и наших представителей в приграничных таможенных агентствах, на границе с Польшей затруднений с транзитом нет».

Вместе с тем, говорит госпожа Шемякина, на границе с Литвой могут быть сложности с более длительной процедурой досмотра грузов, что влияет на скорость транзита. «Сейчас очередь на досмотр может достигать четырех-пяти дней, – говорит она. – Если ситуация с длительным прохождением литовской границы не разрешится, то некоторые перевозчики при наличии соответствующих дорожных разрешений могут рассматривать вариант доставки без транзита по территории Республики Беларусь». В целом, говорит она, пока грузопоток через границы с РБ не снизился, но компания в случае необходимости готова внедрять альтернативные маршруты и схемы доставки.

Алексей Мисаилов напоминает, что одна из основных статей доходов в белорусском бюджете – обеспечение транзита. Этому способствует удобное географическое положение, а также государственная поддержка транспортной отрасли. «Если мы говорим про импортные потоки в РФ, то на транзит через Беларусь приходится более двух третей автомобильных перевозок из Европы, – говорит он. – Транзитом через балтийские страны перемещается порядка трети грузов».

<https://www.kommersant.ru/doc/4500435>

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ; 2020.21.09; ТАК ДЕЛО НЕ ПОЕДЕТ; В ИНСТИТУТЕ ГАЙДАРА ОЦЕНИЛИ РОСТ ЦЕН ПРИ НАЙМЕ ВОДИТЕЛЕЙ ТАКСИ

Принятие в России инициативы по обязательному найму водителей в штат таксопарков или агрегаторов приведет к росту цен на поездки на 22–23%, подсчитали в Институте экономической политики имени Гайдара. Против найма выступают и сами агрегаторы в России и за рубежом, которым невыгоден такой сценарий. Режим самозанятости при работе в такси пока юридически находится в серой зоне, но таксистов в полной мере не защищает и он, предупреждают правозащитники.

Повсеместный наем водителей такси в штат таксопарков или агрегаторов в России приведет к росту издержек работодателей примерно на 30%, удорожанию поездок для пользователей на 22–23% и в результате снижению спроса на услугу на 25%, говорится в исследовании Института Гайдара, с которым ознакомился “Ъ”.

Сейчас агрегаторы такси в России не устраивают водителей в штат. Работа с таксопарками по трудовому договору встречается, но крайне редко, отмечают в Институте Гайдара. Более распространена схема, при которой водитель становится индивидуальным предпринимателем (ИП) и заключает с таксопарком агентский договор. Еще один сценарий – работа агрегаторов с самозанятыми, которые арендуют у таксопарков автомобили. По данным на конец августа, в России зарегистрировано около 1 млн самозанятых, около 165 тыс. из них, по данным Федеральной налоговой службы, водители такси.

По данным департамента транспорта Москвы, в столице во втором квартале 2020 года средняя стоимость поездки на такси составила 430 руб., что на 7% меньше, чем годом ранее. Объем легального рынка такси по итогам 2019 года должен был составить 709 млрд руб., оценивал Аналитический центр при правительстве.

С инициативой дать водителям право требовать заключения трудовых договоров с агрегаторами ранее выступили представители общественных движений, сообщили в сентябре 2019 года «Известия».

По словам двух собеседников “Ъ”, знакомых с ходом обсуждения законопроекта о такси (принят в первом чтении в 2018 году), идею поддерживает глава комитета Госдумы по транспорту и строительству Евгений Москвичев. Сам он не ответил на вопросы “Ъ”. В принятом в первом чтении варианте проекта говорится, что информацию о заказах из агрегаторов могут получать лишь водители, состоящие в трудовых или гражданско-правовых отношениях с перевозчиком. Альтернативный законопроект группы сенаторов, поддержанный участниками рынка, но снятый в феврале с рассмотрения профильным комитетом Госдумы, подобных предложений не содержал.

Вопрос трудоустройства водителей стоит и за рубежом. 10 августа суд в Калифорнии постановил, что сервисы Uber и Lyft за десять дней должны переqualифицировать своих водителей в наемных сотрудников. В Uber заявили, что не могут столь быстро изменить модель и будут вынуждены свернуть работу в штате. 21 августа Апелляционный суд Калифорнии приостановил решение нижестоящего суда до того, как апелляция будет рассмотрена, компании могут продолжать работать.

По мнению Института Гайдара, наиболее экономически благоприятный сценарий для развития рынка – работа основной части водителей в режиме самозанятости.

Это единственный жизнеспособный вариант, согласен председатель комитета Московской торгово-промышленной палаты по таксомоторным перевозкам Богдан Коношенко. Его поддерживает и бизнес. Изменение статуса водителей на наемных сотрудников никому не выгодно, поскольку приведет к росту тарифов и снижению числа перевозчиков, уверены в группе компаний «Везет» (такси «Везет», «Сатурн», Fasten и Red Taxi).

Но пока и формат самозанятости в такси находится в серой зоне. По словам собеседников “Ъ” на рынке, самозанятый водитель не может работать без разрешения на таксомоторную деятельность, поэтому вынужден арендовать автомобиль, на который такое разрешение есть, или же заводить статус ИП для его получения. Режим самозанятости нужно внедрять с учетом особенностей отрасли такси, подтверждают в «Ситимобиле».

Формат самозанятости выгоден лишь агрегаторам, но не водителям, категоричен **председатель координационного совета профсоюза «Таксист», член общественного совета Минтранса Андрей Попков**. Защитить права водителей, по его словам, можно только при их трудоустройстве, а чтобы сдерживать цены при таком сценарии, «свой аппетит должны умерить агрегаторы».

<https://www.kommersant.ru/doc/4500462>

КОММЕРСАНТЪ; 2020.20.09; «НОВЫЕ ШТРАФЫ – НОВЫЕ ДОХОДЫ»; ШКУМАТОВ, КАПКОВ, ХИРУРГ – О ПДД ДЛЯ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ, МОНОКОЛЕС И ГИРОСКУТЕРОВ

Минтранс подготовил поправки к Правилам дорожного движения, ограничивающие владельцев «средств индивидуальной мобильности». “Ъ” спросил у экспертов, политиков и общественных деятелей, что они об этом думают.

Александр Залдастанов (Хирург), лидер мотоклуба «Ночные волки»:

– Ограничивать нужно, но так, чтобы содействовать развитию малого транспорта, чем они и являются. Именно такой транспорт может заменить крупногабаритный на дорогах, что

снизит трафик, уменьшит пространство для парковки и будет способствовать сохранению оставшихся в городе деревьев.

Пусть двухколесный транспорт станет в будущем не просто средством передвижения, а стилем жизни, философией, которая бросит вызов слабакам, что скрываются в железных коробах своих автомобилей, отгородившись друг от друга и окружающего их мира.

Максим Кац, директор фонда «Городские проекты»:

– Ограничениями ничего не решается. Нужно построить нормальную велоинфраструктуру, и по ней будут ездить на самокатах, моноколесах и велосипедах. Пока этого нет, ничего ограничивать не надо.

Вячеслав Лысаков, депутат Госдумы:

– Регламентировать использование новых мобильных средств передвижения необходимо, но так, как это прописано в поправках **Минтранса**, – просто декларация. Например, мертворожденная норма – про скорость 20 км/ч, которую невозможно контролировать и администрировать.

Кто-то будет стоять со спидганом, ожидая проезда самоката или велосипеда, движущегося с превышением скорости? А зафиксировав скорость, каким образом догонять нарушителя, составлять протокол – тоже на самокате? Правда, в Москве этому обрадуется МАДИ: новые штрафы – новые доходы, от лишних денег они не откажутся.

Андрей Тараненко, основатель и гендиректор сервиса аренды электротранспорта и велосипедов **Rangi.ru**:

– Нужны не ограничения, а правила пользования. Они могут предусматривать возможность управления в зависимости, например, от возраста и мощности электротранспорта аналогично тем же мопедам. Законодательный запрет пользоваться любым СИМом в нетрезвом виде только поможет нашему бизнесу и всем людям. А если правила будут нарушаться, должен быть хотя бы административный штраф. При этом я против того, чтобы человек на самокате или моноколесе становился участником дорожного движения. Скорее это парковая история или тротуар с соблюдением прав пешеходов.

Сергей Ястржембский, режиссер-документалист, бывший помощник **президента РФ**:

– Я бы вообще разрешил передвигаться на таких устройствах только в специально отведенных зонах. Такая техника общедоступна, люди с удовольствием ее приобретают, но как водители они мало ответственны.

Наталья Агре, член правительственной комиссии по безопасности дорожного движения:

– Я бы не останавливалась только на дорогах и тротуарах, ограничения нужны в парках и других местах массового отдыха. А предлагаемая скорость 20 км/ч в местах отдыха родителей с детьми и пенсионеров велика, и ее там нужно еще больше ограничить.

Понятно, что полиция с радаром контролировать скорость не будет, здесь должны сработать Минпромторг, Роспотребнадзор методом сертификации на стадии производства у нас и в момент ввоза из-за рубежа.

Михаил Кизлык, руководитель Центра организации дорожного движения правительства Москвы:

– Сервисы проката самокатов с каждым годом все больше развиваются, и мы, к сожалению, видим большое количество несчастных случаев. Бывает, на тротуарах сбивают пешеходов на немалой скорости или люди на электросамокатах ездят по магистрали со скоростью не меньше 60 км/ч без какой-либо защиты.

Петр Шкуматов, координатор движения «Общество синих ведерок»:

– Касательно электросамокатов, сигвеев, моноколес – я считаю, нужно вводить ограничения. Стоит лишь посмотреть на последствия наезда одного «пешехода», использующего электросамокат, на другого на скорости 40 км/ч – и все вопросы отпадут. Но вот как объяснить, что к этим транспортным средствам непонятные люди приравнивали даже роликовые коньки?

Сергей Капков, руководитель Центра урбанистики экономического факультета МГУ:

– Если ограничивается проезд по тротуару, то должен быть разрешен проезд по автодорогам. Это вопрос времени: освободить тротуары для пешеходов, а всем остальным разрешить стать участниками дорожного движения, но не допустить возможного роста жертв среди них. В отличие от пешеходов участники дорожного движения более внимательны и сконцентрированы на безопасности.

Леонид Рошаль, президент НИИ неотложной детской хирургии и травматологии:

– Увеличилось на 20–30% не только число травм, связанных с электросамокатами, моноколесами и другой подобной техникой, но и их тяжесть. Необходимы нормативные акты, регулирующие использование такой техники.

Алексей Дозоров, консультант автомобилистов по административным делам:

– Велосипедисты и самокатчики никого не интересуют, в том числе ГИБДД. Я много езжу на велосипеде на работу и по делам. По проезжей части и соблюдая ПДД. По моим наблюдениям, правила нарушают 90–95% велосипедистов, но ни одного случая привлечения к ответственности я не помню.

<https://www.kommersant.ru/doc/4499933>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.21.09; МИНПРОМТОРГ ПРАВИТ БАЛЛ; СУДОСТРОИТЕЛИ ПОЛУЧИЛИ НОВЫЕ ПРАВИЛА ПО ЛОКАЛИЗАЦИИ

Минпромторг скорректировал новую балльную систему локализации судостроения. Документ теперь содержит детальные условия, необходимые для производства комплектующих и оборудования, и вводит единые требования для всех видов судов. Количество начисляемых баллов рассчитано пропорционально стоимости и сложности производства оборудования. В отрасли считают редакцию рабочей и гибкой, но указывают на оставшиеся спорные моменты, в том числе с несоответствием скорости локализации и освоения необходимого производства в РФ.

Минпромторг по итогам работы с бизнес-сообществом вновь скорректировал редакцию постановления 719 (содержит перечень операций и оборудования, необходимых для признания продукции произведенной в РФ) в части, касающейся судостроения. Обновленный относительно весенней версии (см. “Ъ” от 27 мая) текст размещен на regulation.gov.ru, общественное обсуждение продлится до 2 октября.

Сейчас постановление 719 распространяется на строительство по госсубсидиям малых рыбопромысловых судов и краболовов по инвестквотам. Выполнение требований обязательно, чтобы получить субсидию на газозовы. Кроме того, госзаказчики в типовых условиях контракта вскоре будут должны описывать требование к локализации (см. “Ъ” от 23 апреля). Также в Госдуме находится законопроект, который может обязать бизнес использовать только российские суда для некоторых видов работ (см. “Ъ” от 1 августа 2019 года). По словам источников “Ъ”, в первом чтении он может быть рассмотрен в осеннюю сессию.

В новой редакции требования по локализации едины для всех судов (70 видов).

Отдельно записаны не только общие, но и технологические условия, необходимые для ее выполнения, а также требования к специальному оборудованию, системам и материалам. За каждую операцию присваивается определенное количество баллов пропорционально ее стоимости и сложности. Обязательными условиями остаются закладка судна в РФ, его спуск, проведение ходовых и швартовых испытаний и сдача, которые также возможны на территории ЕАЭС. В зависимости от типа судна до 30 июня 2023 года потребуется набрать 1750–2500 баллов, с июля 2023 года – от 2000 до 3200 баллов и после 1 июля 2025 года – 2250–3750 баллов.

В Минпромторге ранее отмечали, что заказчики судов и верфи смогут сами выбрать, какими позициями им удобнее набрать нужное количество баллов с учетом особенностей

судна. Также там говорили, что в будущем планируют дифференцировать объем господдержки (речь может идти о судовом утильгранте и компенсации процентных ставок по кредитам и лизингу) в зависимости от набранных баллов.

Собеседники “Ъ” в отрасли согласны, что данная редакция «обеспечивает большую гибкость в выполнении требований», а балльная система наиболее понятна и приближена к реалиям.

«Балльная система является более практичной», – говорит президент Всероссийской ассоциации рыбопромышленников Герман Зверев. В законодательстве предусмотрена норма, по которой с 2025 года все двигатели должны быть российского производства, поясняет он. В то же время проект фиксирует, что к 1 июля 2025 года не более 30% стоимости общего количества деталей, узлов и комплектующих должны быть иностранными. То есть при необходимости заказчик сможет утвердить в проекте то оборудование, которое будет оптимально соблюдать баланс между российским и иностранным, говорит он.

Впрочем, в отрасли считают, что вопросы к новой редакции остаются. Собеседник “Ъ” среди судовладельцев считает важным синхронизировать требования к локализации и программы освоения производителями выпуска необходимой продукции, в том числе судовых энергетических установок, винторулевых колонок и другого оборудования. Другой считает спорным решение Минпромторга присваивать больше баллов тому, чего нет на рынке. Кроме того, отмечает он, баллы не отражают экономику строительства для заказчика – если какое-то редкое оборудование и произведено в РФ, то это может быть дорого, долго и менее качественно и надежно.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров говорит, что в новой версии устранены наиболее значительные несоответствия между количеством баллов и стоимостью и технической сложностью агрегатов, что в сочетании с переносом срока ужесточения правил на два года до 1 июля 2023 года снижает риски для отечественных судостроительных предприятий. При этом пока подходы к установлению величины баллов остаются недостаточно прозрачными, полагает эксперт, и неизбежно потребуются дополнительные уточнения.

<https://www.kommersant.ru/doc/4500505>

КОММЕРСАНТЪ; 2020.21.09; ЭЛЕКТРОННОЕ ГОСУДАРСТВО С ЧЕЛОВЕЧЕСКИМ ЛИЦОМ; ДИАНА ГАЛИЕВА О ТОМ, ЗАЧЕМ ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ НУЖНЫ МЕТОДИКИ РАБОТЫ С КЛИЕНТОМ

Пандемия коронавируса сильно ускорила процесс цифровой трансформации государства – хотя власти занимались цифровизацией госсектора на протяжении десятка лет, внедряя отдельные IT-решения, а правительство расширяло функционал портала госуслуг и анонсировало запуск суперсервисов (см. “Ъ” от 24 апреля 2019 года). И все же именно карантинное «ускорение» процесса зафиксировало, кажется, повсеместную смену модели «исполнения госфункций» на «предоставление госсервисов».

Одной цифровизацией, впрочем, этот процесс ограничиться не мог: прогресс в одном секторе неизбежно начинает «давить» на смежные; в данном случае – «цифровые» сервисы вызвали рост требований и к людям, которые их создают и в них работают.

Когда глава правительства **Михаил Мишустин** на встрече с участниками конкурса «Лидеры России» в сентябре делился планами по выстраиванию взаимодействия между людьми и государством на основе «сервисной клиентоцентричной модели», новым и наиболее нагруженным в этой конструкции было слово «клиентоцентричный», описывающее требования государства к чиновникам.

Примечательно, что эти требования вызвали и необычную для госаппарата потребность в адаптации к чиновничьей реальности бизнес-методик борьбы за клиента. На прошлой неделе Центр подготовки руководителей цифровой трансформации (действует на базе

Высшей школы госуправления РАНХиГС) представил руководство по применению клиентоориентированного подхода в госуправлении – по сути это переложенная на «внутренний» язык госаппарата бизнес-методичка по повышению удовлетворенности клиента. Как указывают авторы, пособие «Клиентоцентричный подход в государственном управлении: навигатор цифровой трансформации» нацелено на госслужащих, участвующих в разработке госсервисов, и должно помочь им создавать удобные и востребованные гражданами продукты и услуги, рассказывать о таких услугах на понятном языке, а также дать «общие представления о клиентах государства и их потребностях» и принципах цифровой доступности и этики.

Сами авторы отмечают инерционность госаппарата: по их оценкам, пока качественные изменения «чиновничьей практики» можно отметить на федеральном уровне и в четырех регионах – Москве и области, Татарстане и Якутии. Впрочем, за год обучение по программе уже прошли 13,5 тыс. чиновников из регионов, всего к 2024 году программа должна охватить 187,8 тыс. Учитывая же, что полностью перейти в онлайн государство и граждане пока не готовы (см. “Ъ” от 14 сентября), можно надеяться, что «борьба за клиента» рано или поздно вырвется из «цифрового периметра» и в офлайн, превратив в сервис любые, а не только цифровые проявления государства. Есть чего ждать.

<https://www.kommersant.ru/doc/4474381>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.21.09; ВЛАСТИ ОБЛЕГЧИЛИ СТРОИТЕЛЬСТВО ЖИЛЬЯ В ШУМОВЫХ ЗОНАХ «ШЕРЕМЕТЬЕВО» И «ВНУКОВО»; ОГРОМНЫЕ ТЕРРИТОРИИ РЯДОМ С АЭРОПОРТАМИ ВЫВЕДЕНЫ ИЗ-ПОД КОНТРОЛЯ РОСПОТРЕБНАДЗОРА

Для аэропортов «Внуково» и «Шереметьево» еще в мае и июне соответственно были установлены приаэродромные территории (ПАТ) из шести подзон (вместо положенных семи) – об этом, как стало известно «Ведомостям», говорится в письме **замминистра транспорта, руководителя Росавиации Александра Нерадько**, направленном в правительства Москвы и Московской области 29 июня 2020 г. «Ведомости» ознакомились с документом, его подлинность подтвердил человек, близкий к одной из сторон переписки.

ПАТ – это земли, использование которых ограничено в зависимости от подзоны. В седьмой подзоне запрещено строительство жилья и социальных объектов из-за недопустимого для здоровья людей уровня шума, но может быть разрешено строительство коммерческой недвижимости, офисов или складов. Седьмые подзоны самые большие, без них размеры ПАТ сокращаются в несколько раз, а иногда и на порядок. Важно при этом, что не вошедшие в ПАТ земли выводятся из-под контроля Роспотребнадзора и **Росавиации**.

Согласно принятому в августе 2017 г. федеральному закону все аэропорты должны были в течение года разработать проекты ПАТ в составе семи подзон, согласовать их с соответствующими региональными правительствами и утвердить в **Росавиации**. Но ни год спустя, как требовал закон, ни в начале 2020 г. ПАТ не были установлены ни для одного крупного аэропорта, включая три московских.

«Аэропорты, в том числе московские, рассчитали ПАТ с учетом санитарных норм по допустимому уровню шумового воздействия. Благодаря седьмым подзонам ПАТ получились большими, что не устроило строительную отрасль и региональные власти», – объяснял «Ведомостям» директор Международной ассоциации аэропортов Сергей Никотин. Власти и застройщики заинтересованы в минимальных размерах ПАТ, чтобы застраивать не вошедшие в них территории, аэропорты настаивали на максимальных размерах – особенно с учетом росшей до COVID-19 интенсивности полетов. Так, «Домодедово» разработал ПАТ на 298 000 га, «Внуково» – на 184 000 га, «Шереметьево» – на 160 000 га, рассказывали «Ведомостям» сотрудники аэропортов.

Возникла патовая ситуация. Летом 2019 г. **Минтранс** с целью выполнить закон предложил такое решение: разрешить для скорости устанавливать ПАТ из шести подзон, а седьмую, спорную, не торопясь, устанавливать до 2025 г. Все московские аэропорты и Международная ассоциация аэропортов тогда выступили против. Пока ПАТ не установлена, застройку в радиусе 30 км от аэродрома, согласно закону, согласует **Росавиация**. Этот регулятор оценивает, не мешает ли стройка безопасности полетов, ему также надо представить заключение Роспотребнадзора, что на участке застройки уровень шума не превышает допустимый. А если установить ПАТ, то необходимость любого согласования с **Росавиацией** и Роспотребнадзором отпадает, говорят сотрудники трех аэропортов. Если сделать ПАТ из шести подзон, то будущая седьмая подзона (в которой теоретически нельзя строить жилье из-за шума) также выпадет из-под регулирования и к моменту определения ПАТ может быть застроена, объясняли они свои опасения.

Так и произошло: в связи с установлением ПАТ «Шереметьево» и «Внуково» «согласование размещения объектов <...> в отношении указанных аэродромов **Росавиацией** не осуществляется», сообщает **Нерадько** в письме московским и областным чиновникам. При этом **Нерадько** рекомендует до установления седьмой подзоны выдавать разрешения на строительство только при положительном заключении Роспотребнадзора. Раньше такое заключение было не рекомендуемым, а обязательным, указывают сотрудники двух аэропортов. «После установления ПАТ необходимость согласования строительства с **Росавиацией** с предоставлением положительного заключения Роспотребнадзора формально исчезает. Для исключения произвольной жилой и социальной застройки разработан законопроект, предусматривающий выдачу разрешений на строительство только при наличии заключения Роспотребнадзора», – говорит представитель «Шереметьево». Представители **Росавиации**, Роспотребнадзора и «Внуково» на запросы не ответили.

Без седьмой подзоны ПАТ «Внуково» и «Шереметьево» сократились на десятки и даже сотни тысяч гектаров, говорят сотрудники двух аэропортов. На установку ПАТ из шести подзон «Внуково» и «Шереметьево» пошли под давлением чиновников – такое решение в прошлом году поддержал тогдашний **вице-премьер** Максим Акимов, поясняют их сотрудники. «Домодедово», территории вокруг которого наименее застроены и который может пострадать сильнее других, если исчезнет регулирование **Росавиации** и Роспотребнадзора, этому активно сопротивляется, поясняют собеседники «Ведомостей». Представитель «Домодедово» на запрос в воскресенье не ответил.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/09/20/840528-vlasti-stroitelstvo>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДРА КОШКИНА; 2020.21.09; НА ВОССТАНОВЛЕНИЕ РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКИ ПОТРЕБУЕТСЯ ТРИ ГОДА; ЭКСПЕРТЫ НАЗВАЛИ «ЛЕОПАРДОВ», РАЗГОНЯЮЩИХ ЭКОНОМИКУ, И «УЛИТОК», КОТОРЫЕ ЕЕ ТОРМОЗЯТ

Не менее трех лет понадобится российской экономике, чтобы полностью оправиться от коронакризиса. Но отдельным отраслям может понадобиться и больше времени – к такому выводу пришли аналитики рейтингового агентства «Национальные кредитные рейтинги» (НКР).

Эксперты проанализировали основные отрасли экономики, которые сейчас формируют 55% ВВП, и разделили на пять групп по скорости восстановления. Медленнее всего, по их мнению, будут приходить в себя машиностроение, добыча угля, воздушные перевозки и строительство коммерческой недвижимости. Аналитики условно их назвали «улитками», так как на оживление им понадобится более пяти лет. Отличается эта группа отраслей тем, что все они испытывали проблемы и до коронакризиса. Теперь их рост будет полностью зависеть от темпов восстановления глобальной деловой активности, открытия границ,

роста инвестиций и товарооборота, а также готовности государства поддержать их субсидиями.

От трех до пяти лет на возврат к докризисному уровню понадобится «зубрам». К этой категории аналитики отнесли добычу нефти и газа, транспорт, жилую недвижимость, черную металлургию, непродовольственную розницу и производство минеральных удобрений. Эти отрасли сегодня вносят наибольший вклад в экономику – до 22% ВВП в совокупности. Им приходится надеяться на открытие границ, оживление международной торговли и транспортных потоков, а также восстановление доходов населения.

Третья группа – «барсуки». Это электроэнергетика, инфраструктурное строительство, производство стройматериалов, кокса и нефтепродуктов, а также оптовая торговля – вместе они формируют около 17% ВВП. Их положение не столь критично, отмечают аналитики, так что они смогут восстановиться за два года. Подспорьем для них станут дополнительные заказы со стороны государства и смежных отраслей, а также рост потребления.

А вот «лошади» сумели сохранить свой темп. Это продовольственная розница, добыча металлических руд, цветная металлургия и телекоммуникации. Аналитики оценивают темпы их роста от 1 до 5% в ближайшие годы. При этом железная руда, например, за первую половину этого года уже подорожала на 12% благодаря спросу из Китая на фоне перебоев в поставках из Бразилии и Австралии из-за ограничительных мер, подчеркивается в исследовании. Распространение коронавируса также вызвало ажиотажный спрос на продовольствие и услуги связи. Высокие цены на отдельные товары, развитие электронной коммерции и повышение доходов населения могут ускорить разбег «лошадей».

В наиболее выигрышной ситуации находятся «леопарды» – сельское хозяйство, пищевая и фармацевтическая промышленность и производство резиновых и пластмассовых изделий. Спрос на их товары во время пандемии оказался взрывным, и эксперты им предсказывают прирост выручки в 5–10%. «Леопардам» удалось не только избежать дефицита товаров, но и нарастить объемы производства.

«Кардинального изменения сырьевой направленности нашей экономики в среднесрочной перспективе за счет внутренних факторов мы не ожидаем, – рассказал «Ведомостям» один из авторов исследования, управляющий директор группы корпоративных рейтингов агентства НКР Дмитрий Орехов. – В то же время в случае существенных ограничений в мире на использование углеводородов в рамках декарбонизации экономики возможно усиление влияния несырьевых отраслей».

Среди возможных драйверов роста в несырьевом секторе он выделяет фармацевтическую промышленность, пищевую промышленность, сельское хозяйство, IT-отрасль, цветную металлургию и телекоммуникационную отрасль. «В целом положительным для отечественных производителей будет усиление импортозамещения в тех отраслях, где высока доля импорта и имеется технологическая возможность замены на отечественное производство, – отмечает он. – В то же время существенным ограничивающим фактором является невысокий уровень доходов населения, высокая волатильность цен на сырьевых рынках и насыщение внутреннего спроса в ряде отраслей».

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2020/09/20/840531-vosstanovlenie-ekonomiki>

ИЗВЕСТИЯ; КИРИЛЛ КОМАРОВ; 2020.21.09; НА УТЮГ ПОХОЖИЙ: КАК УСТРОЕН НОВЕЙШИЙ РОССИЙСКИЙ ТЕПЛОХОД; ЧТО ПРЕДЛАГАЕТ ПАССАЖИРАМ НОВАЯ ГОРДОСТЬ ОТЕЧЕСТВЕННОГО СУДОСТРОЕНИЯ

Рейсы по рекам России начал совершать новейший российский круизный лайнер «Мустай Карим». Событие действительно знаковое. Это первое пассажирское судно, построенное на российской верфи за последние 60 лет. С начала 1960-х годов прошлого века Советский Союз, а затем и Россия не строили речные круизные суда, а покупали их в

странах соцлагеря – ГДР, Венгрии, Чехословакии. Сейчас большинство из них уже отмечают полувековой юбилей. Корреспондент «Известий» отправился из Москвы в круиз на «Мустай Кариме» и выяснил, что предлагает пассажирам новая гордость отечественного судостроения.

По рекам, по морям

«Пассажирские суда в России не строили 60 лет, – сказал глава Объединенной судостроительной компании (ОСК) Алексей Рахманов ровно год назад, 11 сентября 2019 года, на церемонии спуска на воду теплохода «Мустай Карим» на заводе «Красное Сормово» под Нижним Новгородом. – Тех, кто строил пассажирские суда в 1959 году, уже не осталось. И мы смогли собрать ключевые компетенции».

С момента закладки теплохода до спуска на воду прошло два с половиной года. Еще год потребовался на ходовые испытания. Не всё было гладко (старт круизов несколько раз переносили, да и пандемия сдвинула сроки), но учитывая, что судно подобного типа появилось у России впервые за 60 лет, передача теплохода заказчику – компании «Водоходь» – событие поистине всероссийского масштаба.

«Мустай Карим» построен по проекту PV300, разработанному компанией «Морское инженерное бюро». К настоящему моменту в России заложено два таких судна: помимо этого теплохода на заводе «Лотос» под Астраханью строится теплоход «Петр Великий». И хотя его заложили даже раньше, нижегородские судостроители оказались быстрее. Что же касается «Петра Великого», то передать его заказчику обещают в мае следующего года.

Названный в честь башкирского поэта «Мустай Карим» приковывает к себе взгляды. В первую очередь, из-за необычной формы носа.

«Многие называют его «утюг» – это уже мировое понятие. У этого проекта инверсный нос х-bow, то есть у него обратный наклон. Такой теплоход не поднимает волной, наоборот, он подныривает под нее, режет, что улучшает гидродинамические параметры теплохода», – рассказал «Известиям» капитан лайнера «Мустай Карим» Сергей Кайнов.

Винторулевые колонки теплохода поворачиваются на 360 градусов. В сочетании с мощным подруливающим устройством лайнер необычайно поворотлив, он может маневрировать в самых узких речных портах. При этом, например, длина «Мустай Карима» – 141 м, а ширина – около 17 м. Он значительно больше и шире своих «советских» собратьев, но намного маневренней.

По словам капитана, в рубке всё очень компактно. Если на старых судах стоит три пульта и системы управления разбросаны, то здесь всё создано для того, чтобы штурман или помощник капитана сел и у него всё было под рукой. Ему практически не надо вставать, чтобы вести судно безопасно, со всеми связываться и т.д.

«На судне нет штурвала – руление осуществляется при помощи двух джойстиков, которые управляют винтами. Для этого вполне достаточно одного человека. Но на пассажирских судах по правилам в рубке требуется обязательное присутствие двух судоводителей: один – рулевой, второй – штурман», – говорит капитан Сергей Кайнов.

Кстати, судно может работать не только на реке, но и в море: класс теплохода позволяет ему ходить при волне в 3 м и в битом льду глубиной до 30 см. И уже в конце сентября «Мустай Карим» впервые покинет реку и выйдет в Азовское море, откуда отправится в Черное море.

Каюты от голландцев

На судне четыре палубы, три из которых практически полностью отданы под каюты. «Мустай Карим» может принять 329 пассажиров, к услугам которых 160 кают. Подавляющее большинство из них – каюты категории делюкс, также есть люксы (два из них с балконом), один гранд-люкс и восемь стандартов. Впрочем, в компании говорят, что от стандартов скоро избавятся, превратив их в делюксы.

Как говорит директор по маркетингу компании «Водоходь» Илья Суховольский, лайнер спроектирован по типу «плавучей гостиницы» и соответствует уровню пятизвездочного отеля.

Большинство кают категории делюкс – это комнаты площадью 20 кв. м, рассчитанные на двух гостей. Дизайн интерьеров разработан голландским яхтенным бюро Guido de Groot. Каюты выполнены в спокойных тонах с преобладанием светло-бежевого и темно-коричневого цветов. Бархатное изголовье кроватей, два темных кресла с белым журнальным столиком, светлые, почти белые прикроватные тумбочки и темный деревянный стол с огромным зеркалом.

Кроме того, в каждой каюте есть гардероб, сейф, плазменная панель с 40 телевизионными каналами, а также чайник, кофе-машина и небольшой холодильник, скрытый в тумбу.

Санузел – умывальник и туалет – достаточно просторный, те, кто ходил в круизы на судах времен ГДР, будут приятно удивлены. А вот что действительно поражает, так это размеры душевой кабины – такие объемы встретишь не в каждом «земном» отеле.

Балконов в каютах на «Мустай Кариме» нет (за исключением пары кают более высокой категории), зато есть панорамные окна в пол, которые можно открыть.

Если не смотреть в окно на постоянно меняющиеся виды (в отличие от морских круизов во время путешествия по реке вы практически всегда видите берег), то на некоторые время действительно забываешь, что живешь не на корабле, а в обычной гостинице. С той лишь разницей, что этот отель практически каждый день привозит в новое место.

Погоулять, потанцевать

Лайнер спроектирован по типу «плавучего отеля», поэтому здесь максимум полезного пространства отдали пассажирам. Как говорит капитан Сергей Кайнов, все служебные помещения хоть и небольшие, но удобные. Даже каюта капитана на «Мустай Кариме» несколько меньше, чем на других теплоходах, причем, по уровню комфорта она их превосходит.

А вот открытых пространств на лайнере не так много, особенно по сравнению с теплоходами времен СССР. Здесь практически нет открытых палуб, по которым так любят гулять пассажиры, – за счет этого больше стали каюты, нет открытого пространства на корме, где обычно любят сидеть курильщики, наблюдая за следом от винтов.

На «Мустай Кариме» одна открытая «солнечная» палуба – фактически это крыша лайнера. Это огромное пространство с беседками и лежаками. Впрочем, из-за размеров теплохода в городах (например, в Москве и Санкт-Петербурге) выход на «солнечную» палубу закрывают из-за низких мостов.

По словам капитана, на российских реках самое большое ограничение для этого теплохода – мост Октябрьской железной дороги. Это третий мост, если идти от Северного речного вокзала Москвы. «Для его прохождения мы берем специальный балласт, чтобы увеличить осадку. И поэтому у нас закрыта солнечная палуба на протяжении всего канала, так как нужно соблюдать высотные габариты: они 13,5 м, не более. А у нас в поднятыми реерами 16,5 м. Поэтому мы закрываем для этого палубу», – пояснил Сергей Кайнов.

Что же касается внутреннего пространства лайнера для пассажиров, то к их услугам два ресторана, два бара, спа-центр, фитнес-зал, конференц-зал и даже «винная библиотека».

Распорядок дня на теплоходе такой: зарядка в 7 утра, затем – завтрак в одном из двух ресторанов, а затем – хотите, отправляйтесь на экскурсию по городу, не хотите – оставайтесь на теплоходе, где вас ждут мастер-классы по живописи, латиноамериканским танцам или интеллектуальные игры типа «Что? Где? Когда?». А если вообще нет никакого желания что-то делать – просто слушайте саксофон в «винной библиотеке» либо – фортепьяно в баре «Панорама».

Кстати, всё это, а также экскурсии в портах захода и питание в течение всего круиза, – включено в стоимость.

В этом году из-за пандемии коронавируса на теплоходах в России полностью отказались от концепции «шведский стол» на завтрак и обед. Теперь вся подача блюд – по меню. На завтрак – каши и сырники, на обед – салат, суп, основное блюдо и десерт, аналогичный выбор на ужин. Плюс еще бокал вина. Каждую позицию можно выбрать из трех-четырех вариантов.

Территория обитания

«Лайнер будет работать на популярных маршрутах между Москвой и Санкт-Петербургом, а также совершать круизы по Волге», – говорит представитель компании «Водоходъ» Илья Суховольский.

14 сентября «Мустай Карим» отправился из Москвы в Ростов-на-Дону, откуда в конце месяца стартует поистине уникальный круиз – по Азовскому и Черному морям. Теплоход впервые покинет реку и выйдет в море, пассажиры посетят Ейск, Новороссийск, Темрюк и Таганрог.

«У этого судна класс «прибрежное плавание». До конца навигации этого года у нас запланированы четыре рейса в Новороссийск. Думаю, в дальнейшем появятся больше морских рейсов», – сказал капитан теплохода.

Последний круиз в сезоне-2020 состоится 6–8 ноября из Москвы в Углич и обратно. Кстати, этот же круиз 1–3 мая откроет навигацию нового 2021 года.

<https://iz.ru/1059919/kirill-komarov/na-utiug-pokhozhii-kak-ustroen-noveishii-rossiiskii-teplokhod>

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.20.09; ВЫЛЕТАЙ, ПОДЕШЕВЕЛО; АВИАКОМПАНИИ ПЫТАЮТСЯ ПРИМАНИТЬ КЛИЕНТОВ СКИДКАМИ

Старт низкого сезона и неопределенность с открытием международного авиасообщения вынудили российские авиакомпании начать ожесточенную борьбу за внутренних пассажиров. S7, «Уральские авиалинии» и «Аэрофлот» объявили распродажи билетов на срок до лета 2021 года со скидкой до 50%, причем акция распространяется в том числе и на новогодние праздники. Аналитики полагают, что это способ привлечения средств в период, когда авиакомпании еще должны перевозить пассажиров по билетам, купленным летом, а новые продажи невелики. С помощью распродажи перевозчики стремятся получить глубокие бронирования, которых пассажиры по-прежнему избегают на фоне рисков новых ограничений из-за коронавируса.

Крупнейшие авиакомпании под конец высокого сезона запустили распродажи билетов на рейсы вплоть до лета 2021 года. Первыми акцию запустили S7 и «Уральские авиалинии», предложив с 16 по 18 сентября скидки до 50% – такой дисконт доступен на направление Новосибирск–Петропавловск–Камчатский. У S7 акция распространяется на поездки с 23 сентября по 31 мая 2021 года, у «Уральских авиалиний» – по 31 марта. «Аэрофлот» же объявил о распродаже 18 сентября, ограничив ее одним днем. Зарубежные рейсы попали в спецпредложение только у S7 – речь идет о билетах в Турцию.

В среднем, несмотря на скидки, билеты «Победы» по большинству направлений остаются выгоднее.

Исключением стал, например, маршрут Москва–Екатеринбург на 28 декабря: билеты «Аэрофлота» без багажа обойдутся от 3,3 тыс. руб., «Победы» – от 5 тыс. руб. Дешевле, чем у «Победы», обойдутся на эту дату и билеты в Сочи у Utair и S7 (5 тыс. руб. против 3,9 тыс. руб. и 4,5 тыс. руб.). Впрочем, это одно из самых дорогих направлений в декабре, где цена оставшихся билетов доходит до 8,8 тыс. у «Уральских авиалиний» и «Аэрофлота».

В S7 говорят о высоком спросе на авиабилеты в рамках распродажи: «Наши клиенты активно совершали покупки вплоть до конца заявленного к полету периода – мая 2021 года. Так, на майские вылеты продано более 3 тыс. билетов, 180 человек приобрели билеты по специальным тарифам даже на перелеты 31 мая». Напомним, что даже после

частичного снятия ограничений на фоне пандемии клиенты опасались бронировать билеты на длительный срок.

Гендиректор Friendly Avia Support Александр Ланецкий напоминает, что первые половины сентября и января – традиционно тяжелый период для авиакомпаний, поскольку вывозить клиентов после высокого сезона нужно (то есть расходы не снижаются), а доход резко падает. На эти два периода авиакомпании и делают распродажи, чтобы привлечь поток средств – по сути, получить кредит за счет клиентов, добавляет он. При этом пассажир пока мало мотивирован покупать билеты заранее: этим летом билеты, купленные за несколько дней до рейса, в основном стоили, как если бы их покупали за месяц. Сейчас у авиакомпаний маленький пассажиропоток, отмечает Александр Ланецкий, многие боятся путешествовать, но на Новый год кто-то точно полетит, это «беспроблемный вариант».

Елена Сахнова из «ВТБ Капитала» добавляет, что высокий сезон для перевозчиков практически закончился, а денег за него накопить не удалось.

Особенно слабым сезон получился у «Аэрофлота», лишённого международных направлений, при этом S7 и «Уральские авиалинии» все-таки смогли достаточно удачно переориентироваться на российский рынок. Без подушки ликвидности в низкий сезон входить достаточно тяжело, и если «Аэрофлот» получит средства от инвесторов в ходе допэмиссии и для него распродажа скорее нацелена на сохранение позиций на рынке, то для остальных компаний это вопрос поддержания ликвидности, говорит Елена Сахнова. Господин Ланецкий же полагает, что «Аэрофлот» может стоять перед дилеммой: ждать ли широкого открытия зарубежных направлений или летать по имеющимся, максимально задействовав флот и постаравшись привлечь новых пассажиров.

Экономика будущих рейсов из-за распродаж, вероятно, не пострадает, поскольку традиционно со скидкой реализуется около 30% билетов, говорит Елена Сахнова: «Результат продаж S7 на май показывает, что фактически речь идет о десяти самолетах, которые будут заполнены туда и обратно». Кроме того, цены на нефть сейчас ниже, чем годом ранее, что снизит затраты на топливо, продолжает она. Отсутствие скидок у «Победы» аналитик объясняет и так низкими тарифами перевозчика, а Utair работает в таком регионе, где по сути доходы населения не сокращались, считает она.

<https://www.kommersant.ru/doc/4499928>

КОММЕРСАНТЪ; СЕРГЕЙ СЕРГЕЕВ; 2020.20.09; ФРАНЦИЯ ЗАНЯЛАСЬ ТЮМЕНСКОЙ АВИКАТАСТРОФЕЙ; ДАН СТАРТ ТЯЖБЕ МЕЖДУ РОДСТВЕННИКАМИ ПОГИБШИХ, АВИАПЕРЕВОЗЧИКОМ И ПРОИЗВОДИТЕЛЕМ ATR-72

Как стало известно “Ъ”, апелляционный суд Франции постановил начать слушания в суде Тулузы по существу по иску близких жертв авиакатастрофы самолета франко-итальянского производства ATR-72 российской авиакомпании Utair, произошедшей под Тюменью восемь лет назад. Ранее суд признал виновными погибшего пилота и двух техников наземной службы, не обработавших перед вылетом самолет. Но найденные конструктивные недостатки ATR дали шанс родственникам погибших требовать компенсацию за рубежом. После колебаний Франция признала возможность процесса на своей территории, однако его начало откладывалось из-за пандемии COVID-19 и позиции ответчиков, пытавшихся договориться с истцами за спиной адвокатов.

По данным “Ъ”, в апелляционном суде Тулузы состоялось во многом знаковое судебное заседание по иску родственников жертв катастрофы самолета ATR-72 российской авиакомпании Utair, происшедшей под Тюменью в 2012 году. В суд наконец поступило решение высшей судебной инстанции Франции – кассационного суда республики, отклонившего жалобу, поданную ответчиками, которые возражали против рассмотрения вопроса о возможных компенсациях потерпевшим во французском суде.

Напомним, что, как сообщал “Ъ”, сам иск был подан еще в 2013 году в суд Тулузы на производителя самолета, компанию Avions de transport regional (GIE ATR – франко-итальянский концерн), а в качестве соответчика к делу привлекли российскую Utair. Адвокат Михаил Загайнов, представляющий интересы 13 семей погибших и чудом выживших пассажиров ATR, пояснил “Ъ”, что само обращение в иностранный суд по делу о крушении внутрироссийского рейса связано было с нежеланием российского ответчика «выплачивать нормальные компенсации пострадавшим». Его коллега юрист Давид Кухалашвили отметил, что предложенные потерпевшим компенсации были самыми мизерными, какие юристы встречали за свою практику по авиационным делам.

По данным “Ъ”, семьи получили только обязательные страховые выплаты, а также материальную помощь от властей – до 3 млн руб. на каждую семью, но от компании-перевозчика им предлагалось всего по 150 тыс. руб. на каждого члена семьи.

«Мы понимали, что тяжба может сильно затянуться, но у нас просто не оставалось другого выхода, как пытаться найти правовые основания для обращения в иностранную юрисдикцию, так как, к сожалению, действующее российское законодательство и судебная практика не давали нам возможности взыскать адекватные компенсации», – пояснили представители истцов. Сумму «разумного» возможного возмещения они не называют, ссылаясь на тайну общения с клиентами, но, согласно международной практике, цифра может быть в несколько раз больше российской и исчисляться в евро, а не рублях.

Формальным поводом для обращения во Францию стали отмеченные в ходе расследования Межгосударственного авиакомитета технические недоработки ATR-72, которые, как отмечают юристы, могли стать причиной ряда ЧП с лайнером в различных странах. Однако первый иск французским судом, посчитавшим, что произошедшая в России авиакатастрофа не относится к его юрисдикции, был отклонен.

Адвокаты потерпевших обжаловали это решение в апелляционном суде Тулузы, и тот встал на сторону россиян, постановив, что есть все основания рассмотреть данный спор.

Представители Utair и GIE ATR, как сообщал “Ъ”, пытались обжаловать это в Кассационном суде Франции, но проиграли. Соответствующее решение было вынесено еще в прошлом году, однако автоматического возобновления процесса в Тулузе не произошло. Как пояснил Михаил Загайнов, это было связано сначала с тем, что представители авиакомпании заявили, что в России якобы идет рассмотрение аналогичных гражданских исков. «Ответчики просто пытались ввести суд в заблуждение, так как никаких исков в России мы не подавали», – сообщил он, отметив, что в дальнейшем задержка была связана с пандемией COVID-19, из-за которой французские суды, как и российские, долгое время практически не работали.

Как отмечают адвокаты потерпевших, этой ситуацией якобы попытались воспользоваться представители ответчиков. «Понимая, что им уже не удастся избежать суда по французскому законодательству, они начали обзванивать наших клиентов, и за нашей спиной предложили им мизерные компенсации взамен на мировое соглашение, хотя до этого то же самое предложение по компенсациям нами было отклонено», – заявил господин Кухалашвили.

Впрочем, по словам юристов, потерпевшие в итоге отказались что-либо обсуждать с ответчиками.

А 15 сентября состоялось заседание в апелляционном суде Тулузы, который своим решением вернул иск в суд первой инстанции для рассмотрения дела по существу. Дата слушаний еще не назначена.

Представители Utair пообещали “Ъ” прокомментировать сложившуюся ситуацию и ответить на все вопросы после консультации со своими юристами, однако оперативно это сделать не смогли.

Напомним, что, как сообщал “Ъ”, среднемагистральный АTR-72 рухнул сразу после вылета из аэропорта Рощино 2 апреля 2012 года вблизи аэропорта Рощино. Самолет разрушился на несколько частей и сгорел. От травм и ожогов на месте погибли 30 человек из 44 находившихся на борту, включая всех четверых членов экипажа, а еще трое скончались позже. Причиной катастрофы Следственный комитет России (СКР) назвал обледенение АTR-72 после ночной стоянки в аэропорту, а виновниками суд признал погибшего пилота и двух техников из наземной службы, которые не обработали поверхность самолета спецжидкостью перед вылетом.

Судили лишь сотрудников наземной службы, которые получили более чем по пять лет колонии-поселения, но не признали себя виновными, утверждая, что защита от обледенения АTR-72 на момент трагедии не была четко закреплена в действующих регламентах обслуживания самолетов, что, кстати, было отмечено и в отчете МАК о причинах трагедии.

Кроме того, были упоминания о том, что перед трагическим взлетом экипаж в течение шести минут освобождал лайнер от ледяной корки, используя установленную на нем собственную систему.

Однако ее эффективность оказалась спорной. В частности, эксперты МАК дали рекомендацию разработчикам лайнера внести в документацию «описание негативного воздействия наземного обледенения различных частей самолета, а также его влияния на характеристики устойчивости и управляемости».

<https://www.kommersant.ru/doc/4500403>

ИЗВЕСТИЯ; ОЛЬГА КОЛЕНЦОВА; 2020.19.09; РАЗБОР ПОЛЕТА: СОЗДАН ДРОН ДЛЯ ДОСТУПНОГО ВОЗДУШНОГО КАРШЕРИНГА; БЕСПИЛОТНИК ДОСТАВИТ НЕБОЛЬШИЕ ГРУЗЫ НА СОТНЮ КИЛОМЕТРОВ ЗА 500 РУБЛЕЙ

Новый беспилотник для перевозки грузов массой до 10 кг можно будет арендовать всего за 500 рублей в час. Разработчики утверждают, что это минимально возможная цена, достигнутая благодаря применению двигателя внутреннего сгорания вместо привычных для дрона электрических аккумуляторов, конструкции с меньшим износом деталей, а главное – тому, что не нужно тратиться на обучение обслуживающего персонала. Основными заказчиками станут нефтегазовые компании, которым часто бывает необходимо доставить небольшие грузы, документы или лекарства в недоступные для машин регионы. Впрочем, заказать беспилотник для своих целей сможет любой желающий.

Помощь с неба

Российская компания разработала БПЛА, подходящий для перевозки грузов и разведки местности. Он станет основным транспортным средством сети центров, где можно будет заказать аппарат под определенную задачу. Пилотный проект такого центра уже запускается в Сургуте. Принадлежит разработка компании «Птеро» – члену Ассоциации эксплуатантов и разработчиков беспилотников «Аэронет», входящей в Национальную технологическую инициативу (НТИ).

Называется новый аппарат «Птеро G3». Его главное отличие от предыдущих моделей (G1 и G2) заключается в возможности вертикального взлета и посадки. Предыдущие машины требовали катапульты для взлета, парашюта для посадки и наличия персонала в конечной точке маршрута.

Весит созданный БПЛА 29,5 кг. Так разработчики обошли необходимость сертификации дрона и согласования каждого вылета минимум за сутки – сейчас эти правила действуют для аппаратов более 30 кг. Для оценки целевой аудитории заказчиков воздушного средства провели маркетинговое исследование.

– Главными потребителями станут нефтегазовые компании, – рассказал технический директор и главный конструктор «Птеро» Амир Валиев. – У них есть проблемы доставки

грузов, связанные с особенностями работы. В частности, точки одного предприятия могут находиться далеко друг от друга, располагаться на неподходящей для автомобильных перевозок местности. Находящейся «в глуши» бригаде бывает срочно нужна спецодежда, документы, лекарства, запчасти. Весят эти вещи немного, поэтому заказывать для транспортировки вертолет нерентабельно. А вот арендовать беспилотник можно довольно быстро – не нужно ждать, пока наберется много груза.

Впрочем, взять дрон напрокат сможет любой желающий – он пригодится для применения в сельском хозяйстве и строительстве, геодезии, картографии, работе экстренных служб.

Экономия на персонале

Разработчики считают, что «Птеро G3» обеспечивает минимальную стоимость летного часа на рынке – перевозка 10 кг груза на 100 км за один час составит порядка 500 рублей. Сравнение проводилось как с российскими, так и с зарубежными аппаратами. Одна из составляющих невысокой цены услуги – меньший износ двигателей нового дрона.

– Ресурс планера аппарата оценивается во взлетах и посадках, так как эти части полета являются самыми рискованными, – рассказал главный инженер малого предприятия Сибирского федерального университета («АВАКС-Геосервис») Игорь Нигруца. – В эти моменты нагрузка на двигатели и иные части БПЛА наиболее велика. Шанс происшествия во время полета крайне невелик.

Однако износ частей «Птеро G3» очень мал благодаря небольшой скорости при взлете и посадке. В итоге детали не подвергаются перегрузке и служат дольше, чем их аналоги у других беспилотников, пояснили в медицентре НТИ.

– Еще одна возможность сэкономить – отсутствие необходимости большого количества квалифицированных специалистов для обслуживания аппарата, – подчеркнули в медицентре. – Обычно на обучение и зарплату персонала уходит немалая часть финансирования. Но принимать и отправлять грузы с помощью «Птеро G3» сможет любой человек, прошедший краткий обучающий инструктаж. Аппарат умеет сбрасывать грузы, поэтому в случае доставки, например, одежды, его даже не нужно будет сажать.

– Задать маршрут поможет система автоматического управления PteRoBot – программа для операторов, – рассказал Амир Валиев. – Помимо автопилота, она включает в себя систему самодиагностики (показывает неисправности аппарата), а также предоставляет возможности передачи функции наблюдателя и внешнего пилота людям, находящимся в разных географических точках. Таким образом, исключаются перемещения обслуживающего персонала беспилотников, на которые приходится большая часть расходов. И еще одно ценовое преимущество – использование бензина, а не электрического аккумулятора, двигателя внутреннего сгорания более долговечные, легкие и имеют хороший удельный расход топлива.

Однако некоторые эксперты сомневаются в том, что форма доставки по воздуху будет широко востребована в России.

– Сейчас на такси можно осуществить доставку груза с такой же скоростью, только дешевле, – пояснил профессор Высшей школы прикладной физики и космических технологий Санкт-Петербургского политехнического университета Петра Великого (вуз – участник проекта повышения конкурентоспособности образования «5-100») Сергей Макаров. – Также стоит учесть, что во всем мире, даже в высокотехнологичном Китае, использование транспортных беспилотников в городах сильно ограничено. Подобная система перевозки грузов в настоящее время небезопасна, аппараты могут как сами нанести вред людям, так и быть сбитыми. Таким образом, БПЛА будет иметь преимущество только в непроходимых для машины местах.

Первые летные испытания аппарата в компании планируют провести весной 2021 года, а эксплуатацию начать через год.

<https://iz.ru/1058945/olga-kolentcova/razbor-poleta-sozdan-dron-dlia-dostupnogo-vozdushnogo-karsheringa>

КОММЕРСАНТЬ ПЕРМЬ; ЕКАТЕРИНА АРТЕМОВА; 2020.18.09; ИСПАНСКИЙ СТЫК; ПЕРМЬ МОЖЕТ ВОЗОБНОВИТЬ ПРЯМОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ С БАРСЕЛОНОЙ

Краевой минтранс прорабатывает возможность открыть новые авианаправления из Перми – в Барселону, Волгоград и Челябинск. По мнению участников туристического рынка, билеты в столицу Каталонии будут пользоваться хорошим спросом. Однако предприниматели разошлись во мнениях, какой европейский рейс будет более востребованным – в Барселону или в Прагу. Планы организовать прямые перелеты в Волгоград и Челябинск представители отрасли тоже оценивают положительно. Волгоград, по их мнению, может стать туристическим направлением выходного дня, а рейсы в Челябинск будут удобны для командировок. Эксперты отмечают также, что открытие новых внутренних направлений позволит увеличить приток туристов в Пермский край.

В перечень субсидируемых воздушных перевозок из международного аэропорта Пермь на 2021 год планируется включить регулярный рейс до Барселоны. Об этом сообщила **пресс-служба** краевого правительства. В настоящее время региональное министерство транспорта совместно с авиакомпаниями прорабатывает вопрос открытия данного маршрута. Предполагается, что рейсы будут выполняться дважды в неделю на самолетах Boeing-737-800 вместимостью 189 пассажиров. Примерная стоимость билета составит 13–16 тыс. руб. в одну сторону. В минтрансе считают, что открытие прямого авиасообщения с Барселоной особенно оценят трансферные пассажиры, которые смогут воспользоваться этим перелетом в качестве старта европейского путешествия.

Из внутренних рейсов субсидиями с нового года предлагается поддержать направление Пермь – Волгоград. На данной авиалинии намечено осуществлять 86 рейсов в год (по два в неделю) на самолетах CRJ-200, рассчитанных на 50 мест. Предполагаемая стоимость авиабилетов пока не названа.

Софинансировать полностью предлагается только рейсы в осенне-зимний период. Летом (с 1 мая по 31 августа) один из еженедельных вылетов планируется субсидировать, второй будет выполняться на коммерческой основе.

Как сообщили в краевом **минтрансе**, уже получено предварительное согласие от Волгоградской области в части софинансирования обратных рейсов – из Волгограда в Пермь. Сегодня из Перми в Волгоград можно добраться только поездом через Москву. По данным волгоградского филиала РЖД, ежегодно по маршруту Пермь – Волгоград – Пермь ездят более 11 тыс. пассажиров. Ближайший к Перми аэропорт, откуда можно улететь в Волгоград, расположен в Уфе. Пассажиропоток на этом маршруте за 2019 год составил 4,9 тыс. человек.

В 2021 году планируется также субсидировать межрегиональный рейс – из Перми в Челябинск. Предполагается, что софинансирование будет осуществляться на паритетных условиях с Челябинской областью. Вылеты будут выполняться дважды в неделю на воздушных судах CRJ-200. Время в пути составит 1 час (на поезде – около 10 часов), билет обойдется в 3225 руб.

В пермском аэропорту пока не готовы прокомментировать перспективы новых направлений.

Участники туристического рынка положительно оценивают открытие нового международного рейса из Перми, но пока затрудняются спрогнозировать, каким будет спрос на это направление. «Несколько лет назад у нас уже были прямые вылеты в Испанию, рейсы закрывались, но с натяжкой. Только тогда были чартеры, а сейчас планируются регулярные перелеты, так что и картина будет, наверное, другая. В целом, думаю, Барселона будет пользоваться большей популярностью, чем Прага», – считает директор туристической компании «Давид» (осуществляет продажи под брендом Sunmar) Евгений Громов.

Ранее из Перми в Испанию осуществлялось по три чартерных рейса в десять дней, в начале 2015 года количество перелетов сократилось до одного в десять дней. Позже полетная программа по этому направлению полностью прекратилась. Авиаперевозчики каждый год заявлялись на выполнение рейсов из столицы Прикамья в Испанию, однако ни одного чартера выполнено не было.

По мнению главы сети турагентств «Планета» Виктора Тюлина, туроператоры будут охотно выкупать блоки мест на самолетах до Барселоны. Однако в целом загрузка на данных рейсах будет ниже, чем на рейсах в Прагу, полагает господин Тюлин. «Прага сама по себе является хорошим курортным местом, плюс это удобный хаб для туристов, откуда можно улететь в любом направлении, при этом цены на рейсы из Перми туда были очень комфортными. Спрос на Барселону тоже будет зависеть в первую очередь от цен. Хотя, если вдруг рейсов в Прагу не будет и она станет единственным европейским направлением, то разбирать билеты туда будут охотно по любой стоимости. Но вообще хорошо, если будут прямые вылеты в обе страны, чтобы у туристов была альтернатива», – отмечает господин Тюлин.

Напомним, прямые рейсы Пермь – Прага были запущены в сентябре 2019 года. Всего в 2019 году по данному направлению было выполнено 30 рейсов, общий пассажиропоток составил 4,5 тыс. человек. Загрузка рейса «туда-обратно» составила 150 человек (или 75 человек за рейс). Отметим, данные перелеты дотируются из бюджета и являются самым дорогим направлением. В 2019 году на его поддержку было направлено 44 млн руб. Таким образом, на одного перевезенного в Прагу пермяка бюджет потратил почти 10 тыс.руб. По состоянию на 1 сентября 2020 года, на поддержку рейсов Пермь – Прага выделены субсидии в размере 24 млн руб.

Открытие рейсов в Волгоград и Челябинск руководитель «Планеты» тоже считает удачной идеей. «Волгоград – хорошее туристическое направление, можно будет летать туда на выходные. Челябинск в этом плане не очень интересен, но эти рейсы будут удобны для тех, кто ездит туда в командировки», – говорит Виктор Тюлин.

Исполнительный директор Пермской туристической гильдии Елена Елагина отмечает, что указанные внутренние рейсы не только позволят пермякам комфортно путешествовать в другие регионы, но и помогут привлечь туристов в Прикамье. «Мы ездим с туристическими выставками в Москву и Санкт-Петербург, но часто обходим остальные города. Между тем запрос на отдых в Пермском крае есть. Мы уезжаем летом на юг, а жители тех регионов, Крыма или того же Волгограда, наоборот, с радостью приехали бы сюда, если бы мы им предложили что-то интересное», – полагает госпожа Елагина.

<https://www.kommersant.ru/doc/4499912>

РБК; ЕЛЕНА СУХОРУКОВА; 2020.18.09; КОМПЕНСАЦИИ ЗА ВЫВОЗ И НЫНЕ ТАМ; ВЛАСТИ ВЕРНУЛИ ТУРОПЕРАТОРАМ ЛИШЬ ЧАСТЬ СРЕДСТВ, ПОТРАЧЕННЫХ НА ВОЗВРАЩЕНИЕ РОССИЯН ИЗ-ЗА РУБЕЖА

Государство пока так и не компенсировало в полном объеме турфирмам их затраты на вывоз соотечественников с зарубежных курортов минувшей весной, в разгар пандемии. Формальный признак для отказа в Ростуризме планируют исправить

Туроператоры, подававшие заявки на получение субсидий за возврат россиян из-за рубежа в разгар пандемии, столкнулись с отказами на получение субсидий за часть вывозных рейсов. Это следует из материалов Ростуризма, размещенных на федеральном портале проектов нормативных правовых актов.

Туроператоры, по информации Ростуризма, выполнили 185 вывозных авиарейсов и вернули обратно в страну 46,9 тыс. туристов. Затраты, которые фактически понесли компании, ведомство оценивает в 754,6 млн руб. По какому числу рейсов и на какую сумму турфирмам отказали в компенсациях, Ростуризм не уточняет. Представитель ведомства не ответил на вопросы РБК на момент публикации.

Из 185 вывозных рейсов отказы по субсидиям получила примерно половина заявок, полагает гендиректор отраслевой ассоциации «Турпомощь» Александр Осауленко.

Согласно действующим правилам предоставления субсидий возмещать туроператорам должны документально подтвержденные затраты на вывоз россиян из государств, где были введены ограничения для борьбы с распространением коронавируса. Но даты отдельных вывозных рейсов не укладывались в установленный правилами период, потому что они были выполнены раньше того дня, когда в стране, где находились туристы, были введены ограничения из-за коронавируса.

Не все рейсы, которыми туроператоры вывозили туристов, попали под установленные в правилах критерии, подтверждает гендиректор «Пегас Туристик» Анна Подгорная. Она уточняет, что турфирмы ориентировались на рекомендации российских регуляторов, а также на информацию о закрытии международного авиасообщения. Россия закрыла границы с Китаем и ограничила рейсы туда 24 января, тогда как сам Китай закрыл свои границы только 28 марта, приводит пример Осауленко. Вывозные рейсы из Китая не попали под условия компенсации, подтверждает топ-менеджер крупного туроператора.

Получить компенсации не удалось также за некоторые вывозные рейсы из Индии, Иордании и Турции, отмечает Подгорная. По ее оценке, у «Пегас Туристик» минимум 30% вывозных рейсов не попали под условия компенсации. Проблемы могли возникнуть с компенсациями за рейсы из Италии, ОАЭ, Вьетнама, следует из объяснений Осауленко. Представители других крупных туроператоров – Anex Tour, TUI, TEZ Tour, «Библио Глобуса», «Интуриста» – на запрос РБК не ответили.

Возвращение домой

Механизм компенсаций туротрасли, которая одной из первых понесла убытки из-за введенных для борьбы с пандемией ограничений, подготовило в конце марта Минэкономразвития, в ведении которого тогда находился Ростуризм. Речь шла о том, что государство возместит турфирмам расходы, связанные с невозвратными тарифами по авиаперевозкам, а также затраты на возвращение российских туристов из других стран.

Правительство эти меры поддержало: правила предоставления субсидий были разработаны в конце апреля, а на компенсации туроператорам выделили 3,5 млрд руб.

Отправку туристов за рубеж турфирмы по рекомендации Ростуризма остановили с 19 марта. Практически все организованные туристы вернулись домой уже к 1 апреля. Ростуризм тогда отчитывался, что в страну вернулись 160 тыс. туристов из 43 стран мира. РБК направил запрос в аппарат **вице-преьера** Дмитрия Чернышенко, курирующего Ростуризм.

Ростуризм, отмечает Подгорная, не мог предвидеть такую ситуацию с субсидиями, поэтому у отрасли нет претензий к регулятору, но бизнес просил скорректировать механизм и расширить период времени, когда за вывозные рейсы можно получить компенсации, и отталкиваться, например, от закрытия на карантин китайского города Ухань.

Ростуризм уже подготовил проект поправок в постановление правительства, утвердившее правилами предоставления в 2020 году субсидий туроператорам. Ведомство предлагает расширить даты вывозных рейсов: они должны быть выполнены с 24 января 2020 года, но не позднее двух недель с того момента, когда государство, где находились туристы, ввело ограничения. Это позволит туроператорам повторно подать в Ростуризм заявки на получение субсидий.

<https://www.rbc.ru/newspaper/2020/09/18/5f634a309a7947f54ec1315a>

1 КАНАЛ; 2020.21.09; РОССИЯ ВОЗОБНОВЛЯЕТ АВИАСООБЩЕНИЕ С БЕЛОРУССИЕЙ, КАЗАХСТАНОМ И КИРГИЗИЕЙ

Уже продаются билеты на рейсы в Бишкек, Нур-Султан, Минск. И тут пассажирам необходимо уточнять требования санитарной безопасности, которые везде разные.

Например, все прибывающие в Казахстан должны иметь отрицательный ПЦР-тест на коронавирус. Такой тест необходим и гражданам иностранных государств, приезжающим в Россию, он должен быть сделан не ранее чем за три дня.

С 27 сентября также можно будет посетить Южную Корею.

[https://www.1tv.ru/news/2020-09-21/393618-](https://www.1tv.ru/news/2020-09-21/393618-rossiya_vozobnovlyayet_aviasoobschenie_s_belorussiey_kazahstanom_i_kirgiziey)

[rossiya_vozobnovlyayet_aviasoobschenie_s_belorussiey_kazahstanom_i_kirgiziey](https://www.1tv.ru/news/2020-09-21/393625-rossiya_vozobnovlyayet_aviasoobschenie_s_belorussiey_kazahstanom_i_kirgiziey_prervannoe_i_z_za_pandemii)

[https://www.1tv.ru/news/2020-09-21/393625-](https://www.1tv.ru/news/2020-09-21/393625-rossiya_vozobnovlyayet_aviasoobschenie_s_belorussiey_kazahstanom_i_kirgiziey_prervannoe_i_z_za_pandemii)

[rossiya_vozobnovlyayet_aviasoobschenie_s_belorussiey_kazahstanom_i_kirgiziey_prervannoe_i_z_za_pandemii](https://www.1tv.ru/news/2020-09-21/393625-rossiya_vozobnovlyayet_aviasoobschenie_s_belorussiey_kazahstanom_i_kirgiziey_prervannoe_i_z_za_pandemii)

[https://www.1tv.ru/news/2020-09-18/393546-](https://www.1tv.ru/news/2020-09-18/393546-rossiya_vozobnovlyayet_aviasoobschenie_s_belorussiey_kazahstanom_kirgiziey_i_yuzhnoy_koree)

[rossiya_vozobnovlyayet_aviasoobschenie_s_belorussiey_kazahstanom_kirgiziey_i_yuzhnoy_koree](https://www.1tv.ru/news/2020-09-18/393546-rossiya_vozobnovlyayet_aviasoobschenie_s_belorussiey_kazahstanom_kirgiziey_i_yuzhnoy_koree)

[https://www.1tv.ru/news/2020-09-18/393546-](https://www.1tv.ru/news/2020-09-18/393546-rossiya_vozobnovlyayet_aviasoobschenie_s_belorussiey_kazahstanom_kirgiziey_i_yuzhnoy_koree)

[rossiya_vozobnovlyayet_aviasoobschenie_s_belorussiey_kazahstanom_kirgiziey_i_yuzhnoy_koree](https://www.1tv.ru/news/2020-09-18/393546-rossiya_vozobnovlyayet_aviasoobschenie_s_belorussiey_kazahstanom_kirgiziey_i_yuzhnoy_koree)

[https://www.1tv.ru/news/2020-09-18/393546-](https://www.1tv.ru/news/2020-09-18/393546-rossiya_vozobnovlyayet_aviasoobschenie_s_belorussiey_kazahstanom_kirgiziey_i_yuzhnoy_koree)

[rossiya_vozobnovlyayet_aviasoobschenie_s_belorussiey_kazahstanom_kirgiziey_i_yuzhnoy_koree](https://www.1tv.ru/news/2020-09-18/393546-rossiya_vozobnovlyayet_aviasoobschenie_s_belorussiey_kazahstanom_kirgiziey_i_yuzhnoy_koree)

1 КАНАЛ; 2020.19.09; РОССИЯНАМ, ОТПРАВЛЯЮЩИМСЯ В ЗАГРАНИЧНУЮ ПОЕЗДКУ, РЕКОМЕНДУЮТ ВЗВЕШИВАТЬ ВСЕ ЭПИДЕМИЧЕСКИЕ РИСКИ

Россиянам, которые отправляются в заграничную поездку, нужно тщательно взвешивать все эпидемические риски, включая возможное введение другими странами новых ограничений. Оперативный штаб по коронавирусу обращает на это особое внимание.

Накануне по итогам заседания было принято решение о возобновлении на взаимной основе авиасообщения с еще четырьмя странами: Казахстаном, Киргизией, Белоруссией (уже с понедельника) и Южной Кореей (со следующего воскресенья).

Рейсы будут осуществляться раз в неделю. Также стоит помнить о правилах принимающих сторон. Так, при оформлении визы в Южную Корею потребуются медицинское заключение об отсутствии симптомов COVID-19. А по прибытии придется пройти двухнедельный карантин. Такая же мера будет действовать, например, в Казахстане, если нет справки. Либо в течение 48 часов прилетевший может сдать ПЦР-тест.

[https://www.1tv.ru/news/2020-09-19/393563-](https://www.1tv.ru/news/2020-09-19/393563-rossiyanam_otpravlyayuschimsya_v_zagranichnyuyu_poezdku_rekomenduyut_vzveshivat_vse_epidemicheskie_riski)

[rossiyanam_otpravlyayuschimsya_v_zagranichnyuyu_poezdku_rekomenduyut_vzveshivat_vse_epidemicheskie_riski](https://www.1tv.ru/news/2020-09-19/393563-rossiyanam_otpravlyayuschimsya_v_zagranichnyuyu_poezdku_rekomenduyut_vzveshivat_vse_epidemicheskie_riski)

1 КАНАЛ; АЛЕКСАНДРА НЕСТЕРКИНА; 2020.18.09; В 83 РОССИЙСКИХ РЕГИОНАХ ИДЕТ МАСШТАБНЫЙ РЕМОНТ ДОРОГ В РАМКАХ НАЦИОНАЛЬНОГО ПРОЕКТА

По самым современным технологиям и, что крайне важно, с гарантией до пяти лет. Почти по всей стране в 83 регионах идет масштабный ремонт дорог в рамках национального проекта. И речь не только о федеральных трассах, но и тех, что соединяют совсем небольшие города и поселки. Есть места, где восстановления проезжей части жители ждали десятилетиями. Ну а цифры говорят сами за себя, до конца года отремонтируют 13 тысяч километров.

– Дорога, конечно, была кошмарная. Дачники сюда ездят, плакали.

Теперь на подъезде к дачному поселку, наконец, ремонтируют дорогу. Да еще и по новой технологии «холодного ресайклинга», то есть переработки материалов. Сначала специальная машина перемешивает старое покрытие с цементом, водой и щебнем. На эту основу кладут новый асфальт.

– У нее крепче уже основание становится, мы избегаем сетки трещин, которые были в основании и которые копируются на верхний слой. От этого дорога даже больше будет

держаться и стоять долговечнее, – говорит Максим Антоненко, главный инженер Новгородавтодора.

Ремонт проводят в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Он реализуется в 83 регионах страны. Где-то работа еще кипит, где-то с опережением графика подходит к концу.

На этом участке в Северной Осетии капитальный ремонт уже завершен. Сначала рабочие положили здесь слой щебня, затем два слоя асфальта. Финишный закрепили геосеткой. Она позволит предотвратить появление трещин на проезжей части. Вот такой дорога была в начале ремонта. И вот как она выглядит сейчас.

– Со дня основания города Дигоры и вплоть до 2019 года на данном участке было гравийное покрытие, что очень негативно влияло на поток большегрузного транспорта. Мы все очень сильно ждали эту дорогу больше 60 лет, – делится Борис Караев, эксперт отдела организации содержания и ремонта автодорог Комитета дорожного хозяйства Республики Северная Осетия.

Местные автомобилисты раньше старались сюда не заезжать. Говорят, только время теряли.

– Пыль, все... В дождливую погоду невозможно было проехать. А сейчас только душа радуется. И за какие-то несколько минут уже объехали Дигору, – рассказывает Олег Некаев.

Это одна из особенностей **нацпроекта** – ремонтировать не только федеральные трассы, но и региональные дороги, соединяющие райцентры и небольшие города и поселки. Так делают и в Камчатском крае по западной технологии «суперпейв», рассчитывают состав асфальтобетонной смеси, исходя из нескольких факторов: климатических условий, интенсивности движения и транспортной нагрузки.

– В течение года будем проверять его функциональность, его состояние для того, чтобы сделать выводы, как этот материал работает непосредственно на данном участке, – рассказывает Владимир Каюмов, **временно исполняющий обязанности министра транспорта и дорожного строительства Камчатского края**.

До конца этого года в порядок приведут более 13 тысяч километров автодорог. Почти все они будут отремонтированы с применением современных технологий и материалов.

– Мы понимаем, что те дороги, которые ремонтируют в субъектах, ремонтируется именно верхний слой покрытия. Поэтому на сегодняшний день мы говорим о гарантийных сроках 4-5 лет. Это довольно, скажем так, большой шаг вперед, – говорит Григорий Волков, директор Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства **Министерства транспорта РФ**.

Следить за текущим ремонтом может любой желающий на сайте **нацпроекта**. Там же можно дать оценку новым дорогам и оставить обращение, где и в каком регионе необходим ремонт. На каждую жалобу обещают оперативно отреагировать.

https://www.1tv.ru/news/2020-09-18/393501-v_83_rossiyskih_regionah_idet_masshtabnyy_remont_dorog_v_ramkah_natsionalnogo_proekta

ВЕСТИ; ЭДУАРД ПУНЕГОВ; 2020.20.09; ЛЮБИТЕЛЕЙ ОПАСНОЙ ЕЗДЫ НА САМОКАТАХ БЕРУТ ПОД КОНТРОЛЬ. МЕСТНОЕ ВРЕМЯ

Скорость не больше 20 километров в час, новые правила и знаки. Совсем скоро опасная езда на электросамокате, гироскутере, моноколесе и даже роликовых коньках будет вне закона. Владельцы этих средств передвижения перестанут считаться пешеходами и начнут нести ответственность за аварийное катание.

Электроскутерист наехал на мальчика в центре Москвы на глазах его отца. Эти страшные кадры зафиксировала камера наружного наблюдения. Удар был такой силы, что у пострадавшего начались судороги.

«Вижу, как он летит спиной назад, головой бьется об асфальт, сверху на него падает самокатчик», – рассказывает отец пострадавшего Василия Гарькушов.

13-летний подросток попал в больницу с тяжелейшим сотрясением мозга. Травма настолько серьезная, что он даже на время потерял память.

Владельцы подобных средств передвижения часто маневрируют на больших скоростях и представляют реальную угрозу как для пешеходов, так и для водителей.

«Тут максимальная скорость до 70 километров в час. Запас хода порядка 80 километров», – демонстрирует свою технику директор магазина по продаже электросамокатов Леонид Качан.

А это кадры из Северной столицы. Машины едут на зеленый сигнал светофора. Неожиданно на пешеходный переход на большой скорости вылетает парень на самокате. Водитель «Мерседеса» даже не успевает среагировать.

«В последнее время творится беспредел: многие люди выезжают на самокатах на дороги общего пользования, где передвигаются машины. Без шлемов, без защиты. Многие самокаты разгоняются до 80-100 километров в час. И это по пешеходным дорожкам, где передвигаются дети, люди обычные со скоростью 5 километров в час. Это, конечно, неправильно», – комментирует ситуацию тренер по экстремальному самокату Артем Чернявский.

Парадокс в том, что такие лихачи даже не считаются участниками движения. Формально они просто пешеходы. На сегодня электросамокаты, сегвеи и гироскутеры, по сути, вне закона.

«Пока Правилами дорожного движения не предусмотрено наказания данных участников дорожного движения», – разъясняет инспектор ДПС ГИБДД УВД по ЦАО ГУ МВД России по городу Москве Алексей Козубовский.

Впрочем, это не помешало, например, руководству Центрального парка культуры и отдыха в Санкт-Петербурге запретить электросамокаты и моноколеса. Кататься там можно только на велосипедах со скоростью 10 километров в час. Нарушителей этого режима будет ловить патрульная служба парка.

Некоторые инспекторы ДПС тоже придумывают свои способы наказания. Так, на севере Москвы 17-летнего Матвея полицейские оштрафовали на 250 рублей. Подросток проехал на самокате по зебре на разрешающий сигнал светофора.

«В протоколе было указано, что совершил нарушение правил движения на велосипедах и мопедах, но в пояснении было указано, что управлял самокатом», – говорит Матвей.

Подростку в итоге удалось обжаловать штраф. Однако скоро избежать ответственности уже не получится. **Минтранс** готовит масштабные изменения в правила. Электросамокаты, моноколеса, скейтборды, гироскутеры и даже роликовые коньки можно будет использовать, но с ограничениями.

«Предусматривается введение пятой категории участников дорожного движения. Это так называемые лица, использующие средства индивидуальной мобильности», – разъясняет заместитель директора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта **Министерства транспорта РФ Владимир Луговенко.**

Передвигаться на самокатах нужно будет только по велополосе. Выезжать на тротуар можно, но только если не создаются помехи для пешеходов. Максимально допустимая скорость – 20 километров в час. Кроме того, для владельцев такого транспорта введут новые знаки. Пьяным кататься запретят. Правда пока к правилам есть немало вопросов. Непонятно, кто и как будет контролировать их соблюдение и как спорные ситуации будет трактовать суд.

«Раз нет транспорта, значит, никакой повышенной ответственности нет. Соответственно, и суды назначают компенсацию исходя из того, было ли средство повышенной опасности или же просто человек толкнул человека. В этом случае ответственность в четыре раза

меньше, чем, допустим, ответственность водителя», – отмечает председатель общественного движения «Союз пешеходов» Владимир Соколов.

Когда нововведения вступят в силу, пока неизвестно. **Минтранс** изучает поступающие замечания и предложения. Проект документа уже находится на обсуждении в правительстве. Насколько эффективными окажутся поправки, будет известно еще не скоро.

<https://www.vesti.ru/video/2223969>

<https://www.vesti.ru/article/2460791>

ВЕСТИ; АНДРЕЙ ШЛЯПНИКОВ; 2020.20.09; БЕСПИЛОТНАЯ СРЕДА. ГОРОДСКИЕ ТЕХНОЛОГИИ

На улицах Москвы начались испытания беспилотных парконов, которые следят за соблюдением правил парковки. Всего же в городе в режиме тестирования сейчас находится более ста машин без водителей. О том, как развиваются беспилотные технологии в столице – специальный репортаж Андрея Шляпникова.

<https://www.vesti.ru/video/2224078>

ВЕСТИ; ИРИНА БАРАНОВА; 2020.20.09; НА РАБОТУ И ОБРАТНО ПО РЕКЕ: НОВЫЕ МАРШРУТЫ МОСКВЫ. МЕСТНОЕ ВРЕМЯ

Систему общественного транспорта Москвы ждут большие перемены. Мы уже привыкли, что в столице регулярно открывают станции метро, строят дороги, появляются новые маршруты. Но на этот раз речь о маршрутах водных. Скоро сотни тысяч москвичей смогут добираться на работу и обратно без светофоров и пробок – прямо по Москве-реке. Речные трамвайчики будут ходить круглый год, с небольшими интервалами, а оплатить проезд можно будет картой «Тройка». Уже разработаны два маршрута.

<https://www.vesti.ru/video/2223974>

ВЕСТИ; ДАРЬЯ ОКУНЕВА; 2020.19.09; ПОЛТОРА ВЕКА ЗАПАДНЫМ ВОРОТАМ СТОЛИЦЫ: ЮБИЛЕЙ БЕЛОРУССКОГО ВОКЗАЛА. МЕСТНОЕ ВРЕМЯ

На Белорусском вокзале звучат поздравления – западные ворота столицы празднуют 150-летие. За полтора века вокзал пять раз менял название, но одно из самых важных неофициальных останется в памяти москвичей навсегда – «Вокзал Победы».

<https://www.vesti.ru/video/2223829>

[Вернуться в оглавление](#)