



## Ежедневный мониторинг СМИ

23 СЕНТЯБРЯ 2020

### СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2020.22.09; ДЕПУТАТ ОТ ЛДПР ПРЕДЛОЖИЛ ВОЗВРАЩАТЬ ДЕНЬГИ ЗА АВИАРЕЙСЫ, ОТМЕНЕННЫЕ ИЗ-ЗА ПАНДЕМИИ .....	4
ЭКСПЕРТ ЮГ; ЕВГЕНИЙ РАКУЛЬ; 2020.22.09; КАК ПОКОРЯЮТСЯ ВЕРШИНЫ ГОСПОДРЯДОВ.....	4
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.22.09; ПРОСТАЯ ЦИФРА; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ ИЗБАВИТЬСЯ ОТ ТОНН БУМАЖНЫХ ДОКУМЕНТОВ НА ТРАНСПОРТЕ .....	7
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.22.09; КУДА УГОДНО?; В КАКИЕ СТРАНЫ МОЖНО УЛЕТЕТЬ ПРЯМЫМ РЕЙСОМ .....	8
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ТАТЬЯНА ЗАМАХИНА; 2020.22.09; НЕ ОТХОДЯ ОТ ТРАССЫ; ГОСДУМА ПРИНЯЛА В ОСНОВНОМ ЧТЕНИИ НОВЫЕ ПРАВИЛА РЕГУЛИРОВАНИЯ ПРОЕЗДА ПО ПЛАТНЫМ ДОРОГАМ.....	10
ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА БУРЛАКОВА; 2020.23.09; ПЕРЕВОЗКА ЗЕРНА ПОДОРОЖАЛА ПОСЛЕ ОТКАЗА ОТ НЕЗАКОННЫХ СХЕМ; КОМПАНИИ ДОГОВОРИЛИСЬ ВОЗИТЬ ЕГО БЕЗ ПЕРЕГРУЗОВ.....	11
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.23.09; ВАГОНЫ ГРУЗЯТ ПОДДЕРЖКОЙ; ИННОВАЦИОННОМУ ПАРКУ МОГУТ СОХРАНИТЬ И ДАЖЕ РАСШИРИТЬ ЛЬГОТЫ .....	13
КОММЕРСАНТЬ FM; 2020.22.09; «ДЕЛИМОБИЛЬ» ПРОВЕРИТ ВОДИТЕЛЕЙ НА ТРЕЗВОСТЬ; КАК ОТНЕСЛИСЬ К НОВОЙ СИСТЕМЕ КОНТРОЛЯ ПОЛЬЗОВАТЕЛИ И ДРУГИЕ СЕРВИСЫ .....	15
ГУДОК; КСЕНИЯ ПОТАЕВА; 2020.22.09; ПЕРЕВАЛКА ПО ПЛАНУ; РАЗРАБОТАН УНИФИЦИРОВАННЫЙ ДОГОВОР ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ МЕЖДУ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГОЙ И МОРСКИМИ ПОРТАМИ .....	16
АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ; СВЕТЛАНА ДОРОФЕЕВА; 2020.22.09; ВОДИТЕЛЬ С ГАДЖЕТОМ – ХУЖЕ ПЬЯНОГО .....	17
РБК АВТОНОВОСТИ; АЛИНА РАСПОПОВА; 2020.22.09; В МИНТРАНСЕ ОБЪЯСНИЛИ НОВЫЕ СТАНДАРТЫ ТОНИРОВКИ АВТОМОБИЛЕЙ .....	19
РБК АВТОНОВОСТИ; АЛИНА РАСПОПОВА; 2020.22.09; НОВЫЕ ПРАВИЛА ТОНИРОВКИ: ВСЕ ПОДРОБНОСТИ ГОСТА .....	19
ВЕСТИ; 2020.22.09; «АЭРОФЛОТ» ВОЗОБНОВЛЯЕТ РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ ЕЩЕ В ЧЕТЫРЕ СТРАНЫ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24» .....	22
ВЕСТИ; АРТУР ХОДЫРЕВ; 2020.22.09; ЖУРНАЛИСТЫ И ЭКОЛОГИ ПОСЕТИЛИ УЧАСТКИ СТРОИТЕЛЬСТВА ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24» .....	22
ВЕСТИ; ДМИТРИЙ АКИМОВ; 2020.22.09; АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ «АРКТИКА» ПРОВОДИЛИ НА ЛЕДОВЫЕ ИСПЫТАНИЯ ПОД «ПРОЩАНИЕ СЛАВЯНКИ». НОВОСТИ НА «РОССИИ 24» .....	22
ВЕСТИ; ПАВЕЛ МЕЛЬНИК; 2020.22.09; ПРОВЕРКИ СОБЛЮДЕНИЯ ОГРАНИЧЕНИЙ И ДЕЗИНФИЦИРУЮЩИЙ КОРИДОР В АЭРОПОРТУ: ВЛАДИВОСТОК ПРОТИВОСТОИТ КОРОНАВИРУСУ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24» .....	22

---

ВЕСТИ; АЛЕНА ЛАВРОВА; 2020.22.09; ЖИТЕЛИ ВИДНОГО ОКАЗАЛИСЬ В ТРАНСПОРТНОЙ ЛОВУШКЕ. ВЕСТИ-МОСКВА.....	22
ВЕСТИ; ДМИТРИЙ БЛИННИКОВ; 2020.22.09; ДЕСЯТКИ ЖАЛОБ ОСТАЛИСЬ БЕЗ ОТВЕТОВ: ЖИТЕЛИ ОДИНЦОВА ТРЕБУЮТ ОБЕЗОПАСИТЬ ДОРОГИ. ВЕСТИ-МОСКВА.....	23
ВЕСТИ; ДМИТРИЙ МАРОКО; 2020.21.09; БЕЛОРУССИЯ, КАЗАХСТАН, КИРГИЗИЯ И ЮЖНАЯ КОРЕЯ ПОПОЛНИЛИ СПИСОК НАПРАВЛЕНИЙ, ДОСТУПНЫХ ДЛЯ РОССИЙСКИХ АВИАПАССАЖИРОВ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24».....	23
ВЕСТИ; 2020.21.09; В МОСКВЕ ПЛАНИРУЮТ ЗАПУСТИТЬ БЕСПИЛОТНЫЙ ТРАМВАЙ. ВЕСТИ-МОСКВА.....	23
ТАСС; 2020.22.09; КАБМИН УТВЕРДИЛ ПРАВИЛА СУДОХОДСТВА В АКВАТОРИИ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ.....	23
ТАСС; 2020.22.09; «РОСДОРНИИ» ЗАПУСТИЛ ПЕРВЫЙ В РОССИИ АКСЕЛЕРАТОР СТАРТАПОВ В ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ.....	23
ТАСС; 2020.22.09; ПЕРВЫЕ «УМНЫЕ» ВЕСЫ ДЛЯ КОНТРОЛЯ МАССЫ ГРУЗОВИКОВ НАЧНУТ РАБОТАТЬ НА ДОРОГАХ ЛЕНОБЛАСТИ.....	24
ГТРК АСТРАХАНЬ; 2020.22.09; В АСТРАХАНСКОЙ ОБЛАСТИ ПРОВЕРЯЮТ КАЧЕСТВО ВЫПОЛНЕННЫХ ДОРОЖНЫХ РАБОТ.....	25
ИА ОМСКРЕГИОН; 2020.22.09; АЛЕКСАНДР БУРКОВ ОТКРЫЛ НА ЮГЕ ОМСКОЙ ОБЛАСТИ НОВУЮ ДОРОГУ В ОБХОД КАЗАХСТАНА.....	25
ТАСС; 2020.22.09; РЕМОНТ БОЛЕЕ 700 КМ ДОРОГ ЗАВЕРШАТ НА СТАВРОПОЛЬЕ ДО КОНЦА 2020 ГОДА.....	26
ТАСС; 2020.22.09; МЕДВЕДЕВ СООБЩИЛ, ЧТО НА ТРАНСПОРТЕ В РОССИИ ПРЕДОТВРАЩЕНО НЕСКОЛЬКО ДЕСЯТКОВ ТЕРАКТОВ.....	27
ТАСС; 2020.22.09; В ФАС ЗАЯВИЛИ, ЧТО СНЯТИЕ ЗАПРЕТА НА ИМПОРТ ТОПЛИВА НЕ СИЛЬНО ОТРАЗИТСЯ НА ЦЕНАХ НА БЕНЗИН.....	29
РОССИЙСКОЕ СУДОХОДСТВО; 2020.22.09; РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА ОТКРЫВАЕТ ПРОГРАММЫ ПО ПОДГОТОВКЕ ИНЖЕНЕРНЫХ КАДРОВ ДЛЯ ЦИФРОВОЙ ЭКОНОМИКИ.....	29
ПРАЙМ; 2020.22.09; МИНТРАНС РФ ПОДГОТОВИЛ ПРОЕКТ ЗАКОНА ОБ АВТОТРАНСПОРТЕ ДЛЯ ОБЪЕДИНЕНИЯ НОРМ В ЭТОЙ СФЕРЕ.....	30
ТАСС; 2020.22.09; В СОВФЕДЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ШТРАФОВАТЬ ВЕЛОСИПЕДИСТОВ БЕЗ СВЕТОВОЗВРАЩАЮЩИХ ЭЛЕМЕНТОВ.....	30
ТАСС; 2020.22.09; ТРАНСПОРТНЫЕ КАРТЫ МОГУТ ИСКЛЮЧИТЬ ИЗ ЗАПРЕТА НА ПОПОЛНЕНИЕ НАЛИЧНЫМИ.....	31
РИА НОВОСТИ; 2020.22.09; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА ПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА КАНАТНОЙ ДОРОГИ В КИТАЙ.....	31
ИНТЕРФАКС; 2020.22.09; ТРУТНЕВ ОЖИДАЕТ, ЧТО Ж/Д МОСТ ИЗ ЕАО В КНР ЧЕРЕЗ АМУР БУДЕТ СДАН В 2021Г.....	32
ИНТЕРФАКС; 2020.22.09; КОНТРАКТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ЗА 10 МЛРД РУБ. ЗАКЛЮЧАТ В КАЛИНИНГРАДЕ ДО КОНЦА ГОДА.....	33
RNS; 2020.22.09; ЖИТЕЛИ РОССИИ СТАЛИ РЕЖЕ ПОЛЬЗОВАТЬСЯ АВТОБУСАМИ.....	34
ТАСС; 2020.22.09; В ПЕТЕРБУРГЕ ПЕРЕНЕСЛИ СРОК СТРОИТЕЛЬСТВА ЧЕТВЕРТОЙ ЛИНИИ МЕТРО ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА.....	34
РИА НОВОСТИ; 2020.22.09; СВЫШЕ 110 ДОРОГ И 5,4 ТЫС ПРИУСАДЕБНЫХ УЧАСТКОВ ПОДТОПЛЕНЫ В РЕГИОНАХ РФ.....	35
КОММЕРСАНТЪ КРАСНОДАР; ЕЛЕНА РЫЖКОВА; 2020.22.09; ДВОЙНОЙ ПОДРЯД; ДУБЛЕР ЯБЛОНОВСКОГО МОСТА ПОСТРОИТ ООО «СТРОЙЮГРЕГИОН» ЗА 3,4 МЛРД РУБЛЕЙ.....	35

---

ИНТЕРФАКС; 2020.22.09; ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДОВ ДО СТАНЦИИ «ШИЕС» В РАСПИСАНИИ НЕТ – РЖД .....	36
ИНТЕРФАКС; 2020.22.09; ПАССАЖИРСКАЯ «ДОЧКА» РЖД НА САХАЛИНЕ ОТКАЖЕТСЯ ОТ ЛОКОМОТИВНОЙ ТЯГИ ЗА СЧЕТ ПОСТАВОК РЕЛЬСОВЫХ АВТОБУСОВ ТМХ .....	37
ТАСС; 2020.22.09; КАЛИНИНГРАДСКАЯ ТАМОЖНЯ ВЫЯВИЛА НОВЫЙ КАНАЛ КОНТРАБАНДЫ ТОВАРОВ В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВАГОНАХ.....	37
ТАСС; 2020.22.09; ТЕПЛОВОЗ УГМК ПОЛУЧИЛ ПРАВО ВЫХОДА НА МАГИСТРАЛЬНЫЕ ПУТИ ОАО «РЖД» .....	38
КОММЕРСАНТЬ; 2020.21.09; ДЕНИС ГАЛИЦКИЙ БУДЕТ СУДИТЬСЯ ПО ПОВОДУ ЗАКРЫТИЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ С МИНОБОРОНЫ РФ .....	38
РИА НОВОСТИ; 2020.22.09; В ГД К П ЧТЕНИЮ ГОТОВ ПРОЕКТ О ТОРГАХ ПРИ АРЕНДЕ В ПОРТУ ВЛАДИВОСТОК .....	39
ТАСС; 2020.22.09; ИСПЫТАНИЯ БЕСПИЛОТНЫХ СУДОВ БУДУТ ПРОХОДИТЬ В 11 СУБЪЕКТАХ РОССИИ .....	40
ИНТЕРФАКС; 2020.22.09; РОСМОРРЕЧФЛОТ НАМЕРЕН К ОКТЯБРЮ 2022Г РЕКОНСТРУИРОВАТЬ ШЛЮЗ НА КАМЕ В ТАТАРСТАНЕ ЗА 1,1 МЛРД РУБ. ....	40
ИНТЕРФАКС; 2020.22.09; ОСК С ПАРТНЕРАМИ ОБСУЖДАЕТ СОЗДАНИЕ РОССИЙСКО-КОРЕЙСКОГО СУДОСТРОИТЕЛЬНОГО КЛАСТЕРА.....	41
ИНТЕРФАКС; 2020.22.09; РОССИЙСКИЙ МОРЯК ОБЪЯВИЛ НА ТАНКЕРЕ В ТУРЦИИ ГОЛОДОВКУ ИЗ-ЗА НЕВЫПЛАТЫ ЗАРПЛАТЫ.....	41
ПРАЙМ; 2020.22.09; АЭРОПОРТЫ МОСКВЫ И САНКТ-ПЕТЕРБУРГА ПОЛУЧАТ НОВЫЕ ТЕПЛОВИЗОРЫ ДО КОНЦА НЕДЕЛИ – МИНТРАНС .....	42
ТАСС; 2020.22.09; «БЕЛАВИА» НАЧНЕТ ПОЛЕТЫ В МОСКВУ С 30 СЕНТЯБРЯ.	42
ТАСС; 2020.22.09; AIR ASTANA ВОЗОБНОВИТ ПОЛЕТЫ ИЗ НУР-СУЛТАНА В МОСКВУ С 26 СЕНТЯБРЯ .....	43
ТАСС; 2020.22.09; CYPRUS AIRWAYS ПЛАНИРУЕТ ВОЗОБНОВИТЬ ПОЛЕТЫ В МОСКВУ В ЗИМНИЙ СЕЗОН .....	43
ТАСС; 2020.22.09; ПОСОЛЬСТВО РОССИИ ПРЕДУПРЕДИЛО О ЗАКРЫТИИ ТРАНЗИТНОЙ ЗОНЫ В ЛОНДОНСКОМ АЭРОПОРТУ ГАТВИК .....	44
ИНТЕРФАКС; 2020.22.09; ВОЗОБНОВЛЕНИЕ АВИАРЕЙСОВ В БЕЛОРУССИЮ, КАЗАХСТАН, КИРГИЗИЮ И ЮЖНУЮ КОРЕЮ ПОКА НЕ ЗАИНТЕРЕСОВАЛО ТУРИСТОВ .....	44
ИНТЕРФАКС; 2020.22.09; ГРУППА АЭРОФЛОТ В АВГУСТЕ ЗАМЕДЛИЛА ПАДЕНИЕ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ДО 41% .....	45
ИНТЕРФАКС; 2020.22.09; АЭРОФЛОТ С ТРУДОМ ОБСЛУЖИВАЕТ ДОЛГИ В УСЛОВИЯХ COVID-ОГРАНИЧЕНИЙ, НО С ПРОБЛЕМАМИ КОМПАНИЯ СПРАВИТСЯ – ГРЕФ .....	45
ИНТЕРФАКС; 2020.22.09; «ШЕРЕМЕТЬЕВО» ЗАМЕДЛИЛО ПАДЕНИЕ ПАССАЖИРОПОТОКА В АВГУСТЕ ДО 58% .....	46
ИНТЕРФАКС; 2020.22.09; АЭРОПОРТ ЧЕЛЯБИНСКА В 2020Г ОЖИДАЕТ СНИЖЕНИЯ ПАССАЖИРОПОТОКА БОЛЕЕ ЧЕМ НА 23% .....	46
РИА НОВОСТИ; 2020.22.09; АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ ЧИТОЙ И УЛАН-УДЭ СТАНЕТ ЕЖЕДНЕВНЫМ .....	46
ТАСС; 2020.22.09; UTAIR С ОКТЯБРЯ ВОЗОБНОВИТ ПРЕРВАННЫЕ ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА РЕЙСЫ ИЗ УФЫ В САМАРУ .....	47
ИНТЕРФАКС; 2020.22.09; AZUR AIR ДОСРОЧНО СВОРАЧИВАЕТ ПОЛЕТНУЮ ПРОГРАММУ ИЗ МОСКВЫ В КРАСНОЯРСК.....	47
ИНТЕРФАКС; 2020.22.09; RED WINGS ПОЛУЧИЛА ИСКИ ОТ АВИАКОМПАНИИ-ПАРТНЕРА SMARTAVIA НА СУММУ БОЛЕЕ 260 МЛН РУБ. ....	47

## ПУБЛИКАЦИИ

### **ТАСС; 2020.22.09; ДЕПУТАТ ОТ ЛДПР ПРЕДЛОЖИЛ ВОЗВРАЩАТЬ ДЕНЬГИ ЗА АВИАРЕЙСЫ, ОТМЕНЕННЫЕ ИЗ-ЗА ПАНДЕМИИ**

Депутат Госдумы от фракции ЛДПР Максим Зайцев направил обращение на имя **министра транспорта Евгения Дитриха** с предложением внести изменения в постановление правительства и дать возможность авиакомпаниям компенсировать полную стоимость билетов за отмененные из-за пандемии рейсы, купленные по повышенному возвратному тарифу, вместо выдачи пассажирам ваучеров. Копия обращения есть в распоряжении ТАСС.

Парламентарий отмечает, что, согласно постановлению кабмина от 6 июля 2020 года, в случае ограничения международного или внутреннего воздушного сообщения, перевозчик вправе отменить рейс и вернуть пассажиру деньги за билет. При этом известно, что авиакомпании отказывают пассажирам в возврате провозной платы и предлагают пассажирам возможность в течение трех лет воспользоваться другим рейсом в счет уже оплаченного.

«При этом такая ваучерная схема оплаты воздушной перевозки действует в равной степени для пассажиров, которые приобрели авиабилеты на международные рейсы по возвратному тарифу, и для пассажиров, приобретших авиабилеты без возможности возврата денежных средств», – говорится в тексте. Зайцев подчеркивает, что пассажиры заранее приобретали билет по более дорогому тарифу с тем, чтобы у них была возможность вернуть деньги. Однако постановление кабмина «не учитывает различия между возвратными и невозвратными тарифами».

В связи с этим Зайцев просит главу **Минтранса** «рассмотреть возможность инициирования необходимых изменений» в этот документ «в части разделения условий возврата перевозчиками денежных средств за авиабилеты, не реализованные в период с 18 марта 2020 г. по 1 мая 2020 г., согласно тарифам». Депутат также предлагает «предусмотреть возможность возврата денежных средств за авиабилеты без соблюдения ваучерной схемы по желанию пассажира».

### **ЭКСПЕРТ ЮГ; ЕВГЕНИЙ РАКУЛЬ; 2020.22.09; КАК ПОКОРЯЮТСЯ ВЕРШИНЫ ГОСПОДРЯДОВ**

«Донаэродорстрой» получил крупнейший в своей истории госконтракт на строительство и эксплуатацию дальнего обхода Краснодара за 41,5 млрд рублей. «Эксперт Юг» восстановил историю роста компании – она состоит в основном из контрактов с **Минтрансом**.

Основанное в Ростове АО «Донаэродорстрой» (входит в ГСК «Дон») стало победителем конкурса на право заключения долгосрочного инвестиционного соглашения на строительство, ремонт и эксплуатацию дальнего западного обхода Краснодара за 41,5 млрд рублей. Это крупнейший контракт в истории компании, которая долго шла к тому, чтобы стать видным федеральным игроком. Сегодня ни одна крупная дорожная стройка не обходится без участия этого подрядчика, который начал своё восхождение с реконструкции федеральной трассы «Дон».

Краснодарский проект как новая «Таврида»

Контракт на стройку западного обхода Краснодара заключён в сентябре 2020 года, сообщил **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**. Во время посещения новых участков трассы «Таврида» в Крыму Дитрих доложил **президенту России Владимиру Путину**, что этот проект будет завершён в 2023 году.

Дальний обход Краснодара станет частью трассы М4 «Дон». «Он уже запроектирован, сейчас оформляется земля, археология. В сентябре мы заключим контракт на стройку. В 2023 году он будет», – сказал министр (цитата по ТАСС). Торги ещё в июле объявила ГК «Автодор». Информация о тендере была размещена на RosTender.info. Предполагается, что трасса будет эксплуатироваться на платной основе. В качестве источника финансирования работ указаны субсидии из федерального бюджета. В материалах закупки отмечалось, что размер инвестиций исполнителя составит 4,15 млрд рублей. Также инвестсоглашение обяжет победителя компенсировать госкомпаниям 150 млн рублей, потраченных на предпроектную подготовку.

По сути, речь идёт о долгосрочном инвестиционном соглашении на строительство, содержание, ремонт, капитальный ремонт и эксплуатацию на платной основе автомобильной дороги. Уже в 2020 году на работы предполагается выделить финансирование в размере 9,6 млрд рублей. В 2021 году на эти цели потратят 3 млрд рублей, в 2022 году – 8 млрд, в 2023 – 20 млрд рублей.

Протяжённость магистрали первой категории составит более 50 км. На четырёхполосной трассе возведут три развязки, четыре моста, десять путепроводов. Дорога позволит разгрузить город и подъезды к нему от транзитных потоков, идущих на юг. Её общая протяжённость составит 51 км, она свяжет М4 «Дон» с трассой А289 (Краснодар – Славянск-на-Кубани). Предполагается, что дорога будет платной. Создание новой магистрали позволит обойти существующую городскую агломерацию и зоны перспективной застройки, обеспечит транспортный подход к Крымскому мосту.

На конкурс было подано две заявки. Как следует из итогового протокола комиссии, победителем конкурса в конце августа признано АО «Донаэродорстрой», стратегическими партнерами которого выступают АО «СМУ-Дондорстрой», ООО «СУ-873», АО «ДЭП № 33». Первые две компании входят в ГСК «Дон». Название второго участника в итоговом протоколе закупки не раскрывается. Из документов закупки известно, что компания предложила исполнить контракт за ту же цену, что и «Донаэродорстрой», однако не предоставила документы, подтверждающие опыт выполнения работ. Победитель же смог документально подтвердить опыт работ на 34,6 млрд рублей.

Компания школьных с федеральными амбициями

АО «Донаэродорстрой» принадлежит в равных долях Николаю Имедашвили, Владимиру Кирсанову и бывшему депутату Госдумы и Законодательного собрания Ростовской области Алексею Кнышову. Кнышов и Имедашвили – друзья детства, вместе они в конце 90-х приобрели имущество бывшего треста «Донаэродорстрой», который был организован в 60-е годы для строительства дорог и аэродромов, рассказывал Кнышов газете «Ведомости». Затем к ним присоединился и Владимир Кирсанов.

Вместе они постепенно консолидировали различные дорожно-строительные активы в Ростовской области, которые позволили им создать группу строительных компаний «Дон». Эта группа объединяет несколько компаний, занимающихся строительством и обслуживанием дорог (АО «Донаэродорстрой»), строительством промышленных объектов («СМУ-Донаэродорстрой»), установкой систем автоматики, телемеханики и связи (ООО «Связьинформ»), а также строительством систем энергоснабжения (ООО «Сигналстрой»).

Первым крупным контрактом компании стала реконструкция трассы М4 «Дон» на территории Ростовской области, которая началась в 2005 году. Изначально дорога здесь имела всего две полосы для движения, которые не были разделены между собой защитными ограждениями, что приводило к большому количеству аварий, а зимой и в период летних отпусков – к огромным пробкам. Трассу стали постепенно расширять и строить на ней многоуровневые развязки, а «Донаэродорстрой» получил подряды на строительство отдельных участков. Это событие Кнышов считает отправной точкой создания ГСК «Дон» как крупной компании с федеральными амбициями.

В «Донаэродорстрое» тогда рассказывали «Эксперт ЮГ», что география присутствия компании постоянно расширяется. К Ростовской области добавились Воронежская и Волгоградская области, Краснодарский край. «За годы работы только в сфере капитальной реконструкции объектов РЖД мы охватили свыше полутора десятков российских регионов. Непрерывно наращивая мощности, холдинг вышел на просторы центральной России, Урала и Сибири», – поясняли в компании.

Федеральные амбиции были и у Алексея Кнышова, который 4 декабря 2011 года избран депутатом Госдумы шестого созыва от Ростовской области от партии «Единая Россия». Однако в сентябре 2012 года ему со скандалом пришлось покинуть Госдуму. Это произошло после того, как СК РФ по заявлению депутатов от «Справедливой России» провёл проверку и установил, что Алексей Кнышов совмещал парламентскую работу с ведением бизнеса, что запрещено законом. Ему грозило лишение свободы сроком до двух лет, и он добровольно подал в отставку с поста депутата. Однако в итоге СК РФ не нашёл оснований для возбуждения дела и признал, что Кнышов не лоббировал свои коммерческие интересы в статусе депутата Госдумы.

Возвращение на дорожную стройку

Громкий уход с политической сцены больно ударил по амбициям Алексея Кнышова, однако позволил ему снова вернуться к управлению родной компанией. Благо, возвращение в родной регион ознаменовалось целым рядом крупных подрядов, к которым «Донаэродорстрой» привлекал областной бюджет. Это, например, строительство новой трассы Ростов-Азов (7,5 млрд рублей), новой автодороги к аэропорту «Платов» (3,6 млрд рублей) или шестиполосного участка транспортного обхода Аксая (8,9 млрд рублей).

Не обходилось и без скандалов. Например, чтобы выиграть тендер областного **минтранса** на строительство трассы Ростов – Азов, «Донаэродорстрою» достаточно было снизить стартовую цену на 1%, и он получил контракт за 7,428 млрд рублей. При этом ещё пять претендентов конкурсная комиссия не допустила к аукциону. Антимонопольная служба отменила итоги этого тендера, а **минтранс** провёл повторные торги, на которых снова победил «Донаэродорстрой», но только снизив цену уже на 11,5%.

В августе 2019 года акционеры АО «Донаэродорстрой» приняли решение о переводе компании в Москву. Как сообщала тогда её **пресс-служба**, тем самым закреплялся федеральный статус. «Этот шаг позволит вести ещё более эффективное взаимодействие с заказчиками и партнёрами по качественному выполнению обязательств нашего портфеля контрактов, по созданию в самых разных уголках России новых рабочих мест, по внедрению инноваций и передовых технологий», – говорилось в сообщении «Донаэродорстроя».

Перевод в Москву позволил компании Кнышова и его товарищам, которые обосновались в столице, не зависеть от настроения региональных властей и, в какой-то мере, даже диктовать свои условия. Так, например, в апреле «Донаэродорстрой» через арбитражный суд расторг контракт с **минтрансом** области на строительство завершающего участка Северного обхода Ростова-на-Дону стоимостью 1,24 млрд рублей. Заказчик в лице **минтранса** не успел вовремя скорректировать проектно-сметную документацию, которая не предполагала выноса из зоны строительства высоковольтные линии электропередач. В результате сдача объекта затянулась уже на год.

Год назад компании Кнышова и его партнёров достался контракт на строительство обхода Волгограда почти на 19 млрд рублей, а также обхода станицы Ленинградской в Краснодарском крае на сумму в 9,8 млрд рублей. Сейчас, по данным сайта «Ростендер», в портфеле «Донаэродорстроя» (без учёта обхода Краснодара) госконтракты на сумму 59 млрд рублей. Из них с областным **минтрансом** – на сумму 13,7 млрд рублей.

Таким образом, компания постоянно заключает миллиардные контракты со структурами **Минтранса России**, который с июня 2018 года возглавляет **Евгений Дитрих**. Его работу

курует помощник президента РФ, бывший министр транспорта Игорь Левитин. Именно при нём в 2005 году начался поэтапный подъём ГСК «Дон» к вершинам господрядов.

Планы на будущее

Сегодня Алексей Кнышов является соучредителем в 11 организациях, в том числе и в ООО «ПО «Дондорстрой», у которой контракты с волгоградским «Облкомдортрансом» на сумму более 1,2 млрд рублей. Также он совладелец «Федерации рэгби Ростовской области». Имедашвили и Кирсанов также имеют доли в этих компаниях. Они выигрывают различные дорожные тендеры в разных городах европейской части России – от Воронежа до Новгорода.

Несмотря на широкую географию присутствия и довольно крупные контракты, всё-таки в «высшей лиге» дорожного строительства пока другие игроки. Даже в некогда родной Ростовской области по-настоящему крупные контракты достаются игрокам федерального уровня. Например, в конце августа «Автодор» выбрал компанию, которая получит контракт по строительству и эксплуатации платного участка трассы М4 – «Обход Аксая» длиной более 30 км (полная стоимость строительства обхода – более 100 рублей). Контракт на 85,9 млрд выиграла компания «НПС Аксай», которой через компанию «Нацпроектстрой» владеют ВЭБ и миллиардер Аркадий Ротенберг. В рамках договора поставщик должен обеспечить строительство и введение в эксплуатацию дороги, а также её функционирование.

Пока «Донаэродорстрой» (выручка, по данным «СПАРК-Интерфакс» за 2019 год, 7,5 млрд рублей, чистая прибыль – 1,5 млрд) не входит даже в первую десятку рейтинга крупнейших дорожно-строительных компаний России, однако, учитывая набранный темп и лёгкость, с которой она получает крупные подряды на Юге, это явно ненадолго.

<https://expertsouth.ru/news/kak-pokoryayutsya-vershiny-gospodryadov/>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.22.09; ПРОСТАЯ ЦИФРА; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ ИЗБАВИТЬСЯ ОТ ТОНН БУМАЖНЫХ ДОКУМЕНТОВ НА ТРАНСПОРТЕ**

**Минтранс** предложил ускорить переход на электронный документооборот на транспорте, чтобы сократить количество бумажных документов. Министерство разработало проект федерального закона «Об автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте», который опубликован для общественного обсуждения.

«В соответствии с перечнем поручений президента Российской Федерации от 4 мая 2020 г. № Пр-742 необходимо принять меры по ускоренному внедрению онлайн-технологий в сфере автомобильной промышленности и транспортных услуг, включая переход на электронный документооборот при совершении сделок по реализации автотранспортных средств на территории Российской Федерации и внедрение новых цифровых государственных сервисов, в том числе электронной товарно-транспортной накладной и электронного путевого листа», – говорится в пояснительной записке к проекту закона.

Как отмечают в **Минтрансе**, по экспертным оценкам ежегодно в России оформляется более трех миллиардов документов, сопровождающих автомобильные перевозки. В пересчете на чистые листы бумаги это составляет более 40 тысяч тонн. При этом расходы бизнеса только на приобретение бумаги составляют более полутора миллиардов рублей.

В частности, в статье 7 законопроекта регламентируется использование информационных систем, обеспечивающих оформление электронных перевозочных документов. Законопроектом также вводятся требования к операторам таких систем.

Часть сведений, содержащихся в перевозочных документах, требуется для проведения контрольных и надзорных мероприятий. Потому законопроектом предусматривается передача этих сведений в государственную информационную систему сведений из электронных перевозочных документов.

Законопроект в целом направлен на пересмотр правового регулирования в сфере перевозок автомобильным и городским наземным электрическим транспортом. Как предлагают в **Минтрансе**, новый закон должен агрегировать все нормы, посвященные этой сфере. Тем самым предполагается устранить пробелы и внутренние противоречия в правовой регламентации отношений в области автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта.

Например, предлагается включить в закон требования к организованным перевозкам групп детей автобусами, требования к перевозке опасных и скоропортящихся грузов, нормы по размещению и креплению багажа в транспортном средстве.

Кроме того, должно быть обеспечено единство структуры отраслевого правового регулирования за счет включения в федеральный закон «Об автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте» ряда отсылочных норм права, указали в **Минтрансе**.

В 2007 году был принят Устав автомобильного транспорта, включивший правила взаимоотношений между перевозчиком и пассажиром или грузоотправителем, то есть гражданско-правовые нормы. Другой акт должен был объединить административные нормы, посвященные правоотношениям между перевозчиками и заказчиками. Но он был принят существенно позже, а потому дополнения вносились в устав, первоначальный принцип разделения норм был нарушен. Новый законопроект в итоге объединит все административные нормы в сфере автомобильного транспорта, пояснил «РГ» президент Московского транспортного союза Юрий Свешников.

<https://rg.ru/2020/09/22/mintrans-predlozhit-izbavitsia-ot-tonn-bumazhnyh-dokumentov-na-transporte.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.22.09; КУДА УГОДНО?; В КАКИЕ СТРАНЫ МОЖНО УЛЕТЕТЬ ПРЯМЫМ РЕЙСОМ**

Россия уже возобновила авиасообщение, прекращенное из-за пандемии коронавируса, с 10 странами. Правда, прямые рейсы есть далеко не каждый день и не по всем из этих направлений. При выборе пункта назначения и маршрута эксперты советуют учитывать действующие правила въезда в различные страны.

Постепенно открывать международные авиалинии Россия начала с 1 августа. Сначала в августе прямое авиасообщение открыли с Турцией, Великобританией и Танзанией, затем к ним добавилась Швейцария, а потом в сентябре Египет, Объединенные Арабские Эмираты, Мальдивы, а также Казахстан, Беларусь, Киргизия. С 27 сентября откроется прямое авиасообщение с Южной Кореей.

Турция массу не набирает

Казалось бы, для любителей путешествий уже неплохой выбор. Турция или ОАЭ интересны для любителей пляжного отдыха, а Великобритания или Швейцария – культурно-познавательного туризма. На деле прямых рейсов пока совсем немного, а в Танзанию авиакомпании их не ставят вообще, так как нет необходимой загрузки. Так что говорить о восстановлении массового выездного туризма пока не приходится.

Самым востребованным зарубежным направлением традиционно оказалась Турция. С 1 августа было открыто авиасообщение со Стамбулом, а с 10 августа самолеты полетели на турецкие курорты – Анталию, Бодрум и Даламан. Но улететь можно только из Москвы, Санкт-Петербурга, Ростова-на-Дону, Казани, Калининграда и Новосибирска. То есть для жителей всех других регионов России путешествие на турецкий берег будет с пересадкой. Зато помимо регулярных рейсов в Стамбул летают чартеры на курорты. Благодаря этому туры в Турцию доступны по цене.

Особенно востребованы в этом году отели категории 5 звезд, которые выбирают около 80% клиентов на этом направлении, рассказали «РГ» в **пресс-службе** компании Tez Tour. Около половины путешественников отправляются на турецкие курорты с детьми.



Наиболее популярны у россиян отели Алании, в основном благодаря наиболее демократичной ценовой политике. Экскурсионные туры в Стамбул на регулярных рейсах также пользуются популярностью, отмечают в компании. Глубина бронирования туров в Турцию сейчас уже достигает ноября. А на новогодние даты представители туристической индустрии ожидают повышенный отложенный спрос.

Способствуют популярности Турции отсутствие визы и доступные цены. Кроме того, в стране действуют относительно простые правила въезда. По прилете или на борту самолета нужно лишь заполнить анкету и указать личные данные, телефон и адрес в Турции. В аэропорту измерят температуру и в случае подозрений на коронавирус могут потребовать пройти тест.

До моря далеко...

Другое востребованное ранее в осенне-зимний период направление – Египет – сейчас утратило былую популярность. Основная причина в том, что самолеты из России летают только в столицу Каир и выполняются только регулярные рейсы.

Непосредственно в Каир летят чаще всего с деловыми целями. А для туристов туркомпании организуют трансфер на курортное побережье. К Красному морю перевозят туристов в зависимости от их количества автобусами разной вместимости группами от шести до 25 человек. При этом в каждом автобусе соблюдается социальная дистанция. От аэропорта Каира до Хургады путь занимает около шести часов, а до Шарм-эль-Шейха чуть больше из-за большего количества постов досмотра багажа и проверки документов на пути следования, отмечают в туркомпаниях. В итоге поездка на отдых в Египет опять же получается с пересадкой, да не с одной, если лететь приходится не из Москвы. Зато особых требований для приезжающих туристов в Египте не предъявляют, а виза приобретается прямо в аэропорту.

Более комфортным, чем в Египет, окажется путешествие в Эмираты. Трансфер из столицы страны Дубая в курортные отели занимает меньше времени. Это направление будет особенно востребовано осенью и зимой, считают представители турбизнеса. Правда, сейчас из Москвы в Дубай летают всего несколько регулярных рейсов в неделю. Туроператоры рассчитывают, что в октябре рейсов станет больше и поток туристов вырастет. Пока на отдых в ОАЭ поступают единичные заявки с заездами в ближайшие даты, говорят в Tez Tour. При этом приезжающие туристы должны предъявить справку об отрицательном тесте на COVID-19, сделанном за 96 часов до прилета. Тест можно пройти по прилете. Но в случае подтверждения наличия вируса заставят пройти двухнедельный карантин.

К чему готовиться

На Мальдивы летают также регулярные рейсы. От столицы островного государства Мале в отели туристов доставляют на скоростных катерах, гидросамолетах либо рейсами внутренних авиакомпаний. Трансфер бронируют туроператоры, а организуют его отели. Особых требований к прибывающим туристам не предъявляется.

Что касается Казахстана, Киргизии и Беларуси, то по этим направлениям летают с деловыми целями. Востребованы эти рейсы также будут гражданами этих государств, приезжающими на работу в Россию. Авиакомпании будут выполнять по одному рейсу в неделю.

Принять российских туристов готовы и другие страны. Среди них, например, Марокко, Черногория, Хорватия. Но прямого авиасообщения с ними нет. Улететь туда можно с пересадкой, например, через Стамбул. «Такое путешествие потенциально и практически возможно, но нет гарантии, что при въезде в страну не возникнет сложностей с пересечением ее границы в аэропорту в связи с общемировой нестабильной санитарно-эпидемиологической обстановкой и отсутствием четкого межгосударственного регламента для въезжающих резидентов страны, которую представляет турист в такой

ситуации», – замечает исполнительный директор, вице-президент Общенационального союза индустрии гостеприимства (ОСИГ) Алексей Волков.

Эксперты туротрасли и представители служб международной гражданской авиации предупреждают путешественников, что им стоит быть готовым к различным препятствиям. Чтобы их избежать и при этом провести насыщенный отпуск, ехать за границу необязательно. На территории нашей страны огромное количество уникальных направлений, добавляет Волков.

<https://rg.ru/2020/09/22/v-kakie-strany-mozhno-uletet-priamym-rejsom.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ТАТЬЯНА ЗАМАХИНА; 2020.22.09; НЕ ОТХОДЯ ОТ ТРАССЫ; ГОСДУМА ПРИНЯЛА В ОСНОВНОМ ЧТЕНИИ НОВЫЕ ПРАВИЛА РЕГУЛИРОВАНИЯ ПРОЕЗДА ПО ПЛАТНЫМ ДОРОГАМ**

Госдума приняла во втором чтении законопроект о регулировании проезда по платным дорогам. Поправки, как считают депутаты, сделают цивилизованной и прозрачной систему оплаты и организации проезда по таким трассам. Побочным эффектом станет сдерживание тарифов. К основному чтению документ кабинета был существенно доработан.

Как объяснил депутатам **замминистра транспорта Дмитрий Зверев**, законопроект написан в целях развития системы безбарьерных платных автомобильных дорог. Необходимо «сформировать в обществе культуру оплаты проезда», подчеркнул чиновник. Это, кстати, в интересах автолюбителей, которые хотят «кататься с ветерком». Создание первой в России системы «Свободный поток» реализуется на Центральной кольцевой автомобильной дороге. «Старая» система несовершенна, считают в кабмине: из-за остановок в пунктах взимания платы возникают заторы, то есть снижается эффективность дорог. «При этом строительство и содержание таких пунктов весьма затратно, требует дополнительного землеотвода и компенсируется оператором дороги за счет повышенного тарифа», – отметил **Зверев**. Поэтому и возникла необходимость в эффективном и простом механизме, который будет предотвращать проезд без оплаты.

Закон также обязывает владельцев платной дороги содержать ее в нормативном состоянии и запрещает оказывать предпочтения каким-либо пользователям трассы. «Прописывается также, что платный участок автомобильной дороги должен быть обозначен, и только неоплата за проезд по обозначенному участку будет являться нарушением правил», – подчеркнул **Зверев**.

Ко второму чтению депутаты прописали ряд нюансов. Поправками к законопроекту уточняется, что методика расчета платы и предельная сумма будут утверждаться правительством, властями региона или органом местного самоуправления. Кем именно – будет зависеть от того, о дороге какого значения идет речь.

Уточняется также, что размер платы за проезд по участку дороги устанавливается оператором. При этом стоимость должна быть равной «для всех пользователей в отношении транспортных средств одной категории».

Водитель, кроме того, получит право оплачивать проезд заранее, если оператор использует электронные средства регистрации проезда. Одновременно с этим законопроект позволяет вносить плату при безбарьерном движении в течение пяти суток после проезда.

Предлагаемые меры приведут к повышению эффективности и привлекательности платных автомобильных дорог, считают в профильном Комитете Госдумы по транспорту и строительству. В конечном итоге это будет способствовать снижению количества автомобилей на бесплатных автомобильных дорогах и росту их пропускной способности, полагают депутаты.

При «Свободном потоке» фиксация проезда и списывание денег происходит автоматически с помощью камер-датчиков, напомнил представитель профильного комитета Евгений Серпер. «Таким образом, это позволит избежать пробок, которые зачастую провоцируются шлагбаумами, сэкономить время автомобилисту, – отметил депутат от «ЕР». – Система «free flow» давно и успешно применяется за рубежом. Ее внедрение в России обсуждается с 2014 года, а тестирование началось еще четыре года назад».

Планируется также установить ответственность за неоплату проезда по платным автомобильным дорогам. Полномочия в этой сфере будут у **Ространснадзора**. За нарушение данного запрета предлагается ввести штраф 2,5 тысячи рублей для легкового автомобиля и 5,5 тысячи – для грузовика и автобуса, сообщили в комитете по транспорту. Собранные средства в полном объеме будут зачислять в региональные дорожные фонды. Важно, что создание безбарьерной системы взимания платы не потребует дополнительных затрат из бюджета, что актуально в связи с экономическими проблемами. Кстати, государство еще и сэкономит. Дело в том, что ежемесячно **Ространснадзором** фиксируется более 4,5 тысяч нарушений правил проезда по платным дорогам. Это и порча дорожной инфраструктуры и, соответственно, нанесение материального ущерба пунктам взимания платы. Так что экономия государства, по расчетам камбина, составит до 40 процентов.

Вместе с тем депутаты обратили внимание, что уровень сервиса на платных дорогах по-прежнему вызывает претензии у автомобилистов. Так что с целью популяризации платных автодорог в Госдуме предложили наряду с внедрением системы «Свободный поток» делать упор на создание дополнительных комфортных объектов дорожного сервиса.

<https://rg.ru/2020/09/22/priniaty-popravki-o-regulirovanii-proezda-po-platnym-dorogam.html>

<https://tass.ru/ekonomika/9518773>

### **ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА БУРЛАКОВА; 2020.23.09; ПЕРЕВОЗКА ЗЕРНА ПОДОРОЖАЛА ПОСЛЕ ОТКАЗА ОТ НЕЗАКОННЫХ СХЕМ; КОМПАНИИ ДОГОВОРИЛИСЬ ВОЗИТЬ ЕГО БЕЗ ПЕРЕГРУЗОВ**

О росте тарифов на перевозку зерна автомобильным транспортом «Ведомостям» сообщили сотрудники трех компаний-трейдеров. Руководитель аналитического центра «Русагротранса» Игорь Павенский это подтвердил: тарифы стали повышаться с начала сентября и сейчас средние цены на перевозку в зависимости от дальности перевозок увеличились на 25–35% по сравнению с сентябрем 2019 г. Например, если раньше перевозка 1 т зерна из Воронежской области до портов Азовского моря в среднем стоила 2000 руб., то сейчас перевозчики предлагают тариф в 2450 руб., говорит Павенский. Доставка 1 т зерна из Краснодарского края на расстояние 200 км увеличилась с 900 до 1200 руб., из Ставропольского края – с 1400 до 1700 руб. на 350 км, продолжает эксперт. Некоторые аграрии отмечают даже кратный рост тарифов на автоперевозку, говорит вице-президент Российского зернового союза Александр Корбут.

Тарифы на перевозку зерна автотранспортом росли преимущественно в Южном федеральном округе: они на 10–15% выше по сравнению с первой декадой сентября, говорит представитель **Минтранса**. В Минсельхоз обращения о росте цен на перевозку зерна пока не поступали, сообщил представитель ведомства.

Рост цен собеседники «Ведомостей» связывают с эффектом от вступившего в силу 15 сентября Меморандума о противодействии нарушению весогабаритных норм при автоперевозках сельхозпродукции, который разработала Ассоциация добросовестных участников рынка АПК. Согласно этому документу, экспортеры зерна и масличных, владельцы терминалов и элеваторов договорились не использовать автотранспорт, который едет с превышением допустимой массы груза, или не принимать его к разгрузке.

По данным ассоциации, к меморандуму уже присоединились 61 грузоотправитель, 34 перевозчика, 200 элеваторов, 25 агрохолдингов и т. д.

До этого многие компании превышали допустимый вес в 2–3 раза, некоторые трейдеры тем самым экономили на логистике, напоминает президент ассоциации «Грузавтотранс» (объединяет автоперевозчиков) Владимир Матягин. Особенно актуальна эта проблема была на юге России, добавляет Корбут. Это приводило к занижению тарифов, которые около 10 лет практически не повышались, несмотря на постоянный рост издержек перевозчиков, говорит Матягин. Сейчас же те, кто раньше работал с нарушениями и получал необоснованную дополнительную прибыль, уже не могут возить по прежним тарифам и повышают цены, объясняет он. А те, кто и так работал по правилам, могут не занижать тарифы из-за высокой конкуренции с нарушителями.

Плюс спрос на транспорт вырос, что тоже приводит к росту цен, продолжает он. Однако нехватки автомобилей не наблюдается, говорит представитель **Минтранса**.

После 15 сентября рост цены перевозки уже составил в среднем 15%, а в некоторых регионах он достиг 25%, говорит Матягин. А вот по словам исполнительного директора Ассоциации добросовестных участников рынка АПК Екатерины Рогановой, цена выросла только у тех, кто раньше работал с перегрузами, и только на 10%. Например, компания «Би ай гранум» (владеет автопарком в Ростове-на-Дону) не повышала цены, поскольку и раньше работала без нарушений, говорит ее коммерческий директор Алексей Чижевский. По мнению Матягина, тарифы должны вырасти даже больше – на 70–100% – и тогда цена будет справедливой.

Вполне логично, что цены растут сейчас, ведь одной из целей меморандума и было справедливое ценообразование при автоперевозках, рассуждает Павенский. По новым требованиям автомобили фактически могут перевозить в среднем не более 25 т. Обеление обычно приводит к некоторому удорожанию, рынок был к этому готов, согласен председатель правления Союза экспортеров зерна Эдуард Зернин. Саморегулирование способствует развитию цивилизованного рынка, уверяет представитель Минсельхоза.

По мнению Корбута, основная нагрузка от повышения тарифов ляжет на аграриев: чтобы соответствовать цене для отправки на экспорт, им придется снизить свою маржу на сумму дополнительных издержек. В стоимости партии зерна затраты на доставку сейчас составляют 8–9%, говорит гендиректор Института конъюнктуры аграрного рынка Дмитрий Рылько. Однако, например, для агрохолдинга «Степь» (входит в АФК «Система») повышение цены было незначительным, поскольку он изначально перевозил продукцию по номинальному весу, говорит гендиректор агрохолдинга Андрей Недужко.

Также, по мнению Зернина, повышение тарифов увеличит издержки и для экспортеров. Крупнейший российский экспортер зерна ТД «Риф» в большинстве сделок сам не организует логистику, а затраты берет на себя сельхозпроизводитель, который выставляет цену уже с учетом доставки, говорит гендиректор «Рифа» Марина Турянская. Последний месяц закупочные цены на зерно росли, но рост тарифов на перевозку – лишь один из факторов, уточняет она.

Рынку повезло, что подписание меморандума пришлось на текущий сезон, когда растут цены на зерно на мировом рынке, а также внутренние цены, в том числе из-за девальвации рубля, говорит Рылько. К тому же на юге относительно невысокий урожай, что позволяет смягчить стресс от перехода к новому режиму грузоперевозок. С этим согласен и Зернин: из-за роста мировых цен и ослабления рубля рост тарифов не сильно скажется на доходности экспортных операций. Стоимость зерна сейчас растет, потому что страны-импортеры стремятся сделать запасы в связи с пандемией COVID-19, а также резким снижением валового сбора в некоторых странах Западной и Восточной Европы и ослаблением курса рубля, говорит Павенский. По его мнению, тарифы на это пока вообще не влияют. Только за последние две недели стоимость пшеницы выросла примерно на 8%: до 16 200 руб./т – на внутреннем рынке (с учетом доставки покупателю в Новороссийск),

экспортная цена – до \$235/т, говорит Рылько. Однако в следующем сезоне рыночная конъюнктура может и не быть столь благоприятной, предупреждает Рылько.

В 2020 г. в России урожай зерновых будет одним из крупнейших в истории – на уровне 122,5 млн т (+1% к 2019 г.), прогнозировал ранее Минсельхоз. По данным минсельхоза США (USDA), Россия в сезоне 2020/21 в очередной раз станет лидером по поставкам пшеницы на мировой рынок, экспортировав 37,5 млн т этой культуры.

Популярность перевозки зерна по железной дороге тем временем растет: в июле – сентябре доля этого вида транспорта выросла до 60%, тогда как в аналогичные периоды прошлых сезонов превышала 40–45%, говорит Павенский. Основная причина в том, что в Центральной России и Поволжье рекордные урожаи пшеницы, а там традиционно зерно отправляется чаще железнодорожным транспортом. В итоге в августе – сентябре фиксируются рекордные темпы вывоза этим видом транспорта – более 2 млн т в месяц, в основном за счет поставок из этих двух регионов.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/09/22/840842-perevozka-zerna>

### **КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.23.09; ВАГОНЫ ГРУЗЯТ ПОДДЕРЖКОЙ; ИННОВАЦИОННОМУ ПАРКУ МОГУТ СОХРАНИТЬ И ДАЖЕ РАСШИРИТЬ ЛЬГОТЫ**

Рабочая группа Госсовета по энергетике предлагает сохранить скидки на порожний пробег для инновационных вагонов вопреки намерениям ОАО РЖД их реструктурировать. Так, предлагается обсудить меры поддержки выпуска инновационных вагонов, которые повысят их долю в парке к 2030 году до 50% с сегодняшних 14%. Участники рынка и эксперты отмечают, что инновационные вагоны позволяют обеспечивать то, с чем не справляется строительный комплекс ОАО РЖД, – увеличение провоза угля на восток. Они также видят необходимость в поддержке вагоностроения, которое входит в полосу кризиса, – но всего или только инновационного, следует отдельно обсуждать.

Рабочая группа Госсовета РФ по энергетике рассматривает меры поддержки выпуска инновационных вагонов (с повышенной осевой нагрузкой 25 тонн на ось), следует из проекта протокола заседания группы 22 сентября. На заседании вопрос инновационных вагонов прозвучал, подтвердили “Ъ” три источника, хотя, говорит один из них, не так ярко, как в проекте протокола.

Инновационных вагонов, обладающих большей грузоподъемностью, сейчас на сети 167 тыс. при общем парке в 1,2 млн штук. Ранее их выпуск и закупка субсидировались, сейчас нет. Инновационные вагоны имеют преференции от ОАО РЖД по оплате порожнего пробега суммарно на 4,5 млрд руб. в год. ОАО РЖД в этом году выступило за отмену льгот, считая инновационность исчерпавшей себя (см. “Ъ” от 29 июля). Как объяснял в интервью “Ъ” первый замгендиректора ОАО РЖД Вадим Михайлов, исходно скидка вводилась с расчетом на то, что в инновационных вагонах будут перевозиться разные грузы, но по факту 90% всех перевозок в них сегодня – это уголь, а порожний пробег вырос с 66% до 93% (см. “Ъ” от 4 августа).

При этом монополия предложила не полностью отменить скидки, а изменить их структуру, отнеся их на груженный рейс (см. “Ъ” от 18 сентября).

В проекте протокола же предлагается скидки на порожний пробег сохранить, добавив к ним новые – на многоосные вагоны с грузоподъемностью свыше 80 тонн, вагоны для скоростного движения, рефрижераторный подвижной состав.

В целом речь идет о разработке мер поддержки инновационного вагоностроения, позволяющих обеспечить ежегодный выпуск инновационных вагонов на уровне не менее 40 тыс. единиц (для сравнения: в январе–августе выпущено 36,5 тыс. вагонов всех типов, а прогноз Минпромторга предполагает замедление выпуска до 30–35 тыс. вагонов в год), а также доведение их доли в парке до 50% к 2030 году.

Сейчас ОАО РЖД, учитывая ограниченную пропускную способность БАМа и Транссиба и отставание их расширения от графика, повышает вес поездов на восток, используя тяжелые составы инновационных вагонов с тяжелыми локомотивами (см. “Ъ” от 25 октября 2019 года). В протоколе предлагается включить в **комплексный план модернизации инфраструктуры** мероприятия по повышению веса поезда до 7,1 тыс. тонн на Восточном полигоне. Там также говорится о необходимости замещения типовых полувагонов на экспортных угольных маршрутах инновационными.

**Вопрос определения необходимости господдержки инновационного вагоностроения находится в компетенции Минпромторга, сказали “Ъ” в Минтрансе.** В Минпромторге не ответили на запрос “Ъ”, в ОАО РЖД от комментариев воздержались.

Сейчас вагоностроение находится в середине низкого цикла и одновременно отменять меры поддержки нельзя, говорит источник “Ъ” в отрасли. Впрочем, отмечает он, ОАО РЖД в этот раз все же не пошло совсем наперекор вагоностроителям, хотя предлагаемая ими 5-процентная скидка на грузеный рейс меняет экономику перевозок и смещает центр прибыли от оператора к грузоотправителю. С учетом неопределенности планов ОАО РЖД по расшивке узких мест на Восточном полигоне вагоны с увеличенной грузоподъемностью позволяют монополии сглаживать инфраструктурные ограничения, говорит глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. По его словам, если в 2018–2019 годах цена инновационного вагона существенно превосходила цену типового, то сейчас разница сильно сократилась, и тезис о том, что вагоностроители получают завышенную прибыль за счет поддержки, ушел в прошлое. В текущих условиях реализация программы поддержки инновационного вагоностроения целесообразна, полагает он, и субсидии могут не только поддержать грузообразующие отрасли – в первую очередь угольную, – но экспортный потенциал вагоностроения.

Вагоностроению в ближайшие годы будет очень плохо, но потребность в вагонах возобновится, уверен замгендиректора ИПЕМ Владимир Савчук, и терять компетенции, людей, предприятия нельзя.

«При этом мы всегда говорили, что имеющиеся мощности по производству вагонов избыточны, и сейчас удобное время, чтобы их оптимизировать», – говорит господин Савчук. При этом программа поддержки вагоностроения должна учитывать структуру спроса, отмечает эксперт, и обеспечивать конкуренцию между предприятиями. Прогноз ИПЕМ по выпуску парка в этом году – 50 тыс. единиц, и, по оценкам института, в этом году относительно 2019 года вагоностроители недополучат 80 млрд руб. выручки.

В проекте протокола заседания рабочей группы Госсовета по энергетике указывается, что группа намерена направить в администрацию президента предложения по корректировке транспортной части комплексного плана модернизации инфраструктуры. Они предусматривают не только сохранение целевого показателя увеличения к 2024 году пропускной способности БАМа и Транссиба до 180 млн тонн, но и установку нового – на 2030 год. Новая цифра не называется. **В Минтрансе “Ъ” сообщили, что в настоящее время идет обсуждение и окончательных решений не принято.** В ОАО РЖД комментариев не дали.

Целевой показатель 180 млн тонн закреплен и в различных документах ОАО РЖД, под него сверстана инвестпрограмма. Но монополия неоднократно подвергалась критике за недостаточно оперативную работу по расширению БАМа и Транссиба. Так, в 2019 году она недоосвоила инвестпрограмму по Восточному полигону из-за проблем с подрядчиками. А в этом году в связи с неблагоприятной экономической ситуацией ОАО РЖД пересмотрело прогнозы погрузки и, соответственно, доступных средств вплоть до 2025 года (см. “Ъ” от 24 апреля и 29 июля). В эти годы дополнительных доходов, которые можно было бы направить на дальнейшее увеличение мощностей БАМа и Транссиба, компания в своем балансе не показывает.

<https://www.kommersant.ru/doc/4501888>

### КОММЕРСАНТЪ FM; 2020.22.09; «ДЕЛИМОБИЛЬ» ПРОВЕРИТ ВОДИТЕЛЕЙ НА ТРЕЗВОСТЬ; КАК ОТНЕСЛИСЬ К НОВОЙ СИСТЕМЕ КОНТРОЛЯ ПОЛЬЗОВАТЕЛИ И ДРУГИЕ СЕРВИСЫ

Водителей каршеринга проверят на трезвость и усталость. «Делимобиль» объявил о начале эксперимента с новой системой контроля. Перед началом поездки пользователю придется решить несколько тестов на время, иначе двигатель не заведется. Как это будет работать? И что говорят о нововведении пользователи? Расскажет Иван Якунин.

Проверять водителей на трезвость будут только ночью, если машину забронировали с 23.00 до 5.00. Эксперимент пройдет во всех городах, где присутствует сервис, кроме Москвы. Суть в следующем: когда водитель садится за руль, телефон предложит ему пройти некий тест на логику. Их разрабатывали с учетом рекомендаций полиции и наркологов, рассказал директор по продукту «Делимобиль» Дмитрий Рязанов:

«Основная цель данного теста – ограничить доступ к управлению автомобилем для нетрезвых водителей. Это поможет сохранить жизнь и здоровье не только им, но и другим участникам дорожного движения. Перед началом поездки в некоторых случаях пользователям сервиса предлагается пройти короткий интерактивный тест на время: расставить геометрические фигуры или цифры в определенном порядке. При разработке методики тестирования мы консультировались с наркологами и психиатрами, а исследование проводилось на реальных фокус-группах. В нашей отрасли вопрос безопасности является основополагающим, и мы будем продолжать искать и разрабатывать алгоритмы, которые в будущем сделают наш сервис самым надежным и безопасным транспортным решением в мире».

Инициативу сервиса можно понять. **Владимир Путин** подписал программу, согласно которой смертность на дорогах к 2030 году должна равняться нулю – и это, возможно, еще один шаг на пути к этой цели. Но пользователям нововведение вряд ли понравится, говорит создатель сообщества «Подслушано Каршеринг» Александр Абрамов: «Очень часто каршеринги бьются, и в большинстве случаев это связано не с усталостью, а с тем, что люди халатно относятся к чужому имуществу. Проходить тест все-таки будет проблематично и немножко напряженно.

Реально уставший человек просто плюнет и воспользуется другим сервисом».

“Ъ FM” решил спросить у других каршерингов, планируют ли они перенимать опыт коллег. В BelkaCar и «Яндекс.Драйве» от комментариев отказались. А сооснователь компании YouDrive Борис Голиков идею поддержал: «По поводу тестирования водителей на алкогольное опьянение разговоров ходит очень много. В первую очередь, конечно, предлагается поставить алкозамки. Но нам кажется, что это не очень эффективно. Идея “Делимобиля” интересная. Посмотрим, как это будет реализовано. Возможно, нам придется делать что-то подобное. Но в целом мы достаточно внимательно следим сейчас за теми людьми, которые у нас регистрируются. Проверка очень серьезная. Мы запрашиваем периодически фотографии клиентов и все время обновляем базу. В целом у нас нет катастрофической ситуации с количеством ДТП».

Тогда возникает проблема: тесты призваны выявить, трезв ли водитель, но некоторые пользователи могут оказаться настолько талантливыми, что выполнят задания даже после пары бокалов вина. Алкозамки, например, будут гораздо более надежным способом проверки. Если система после выдоха обнаружит признаки опьянения, машина просто не заведется. Почему нельзя поставить их? Такой вариант тоже не панацея, рассуждает **член общественного совета при Минтрансе Наталья Агре**: «Наши западные коллеги устанавливают алкозамки в обязательном порядке для тех водителей, которые уже попадались на нетрезвом вождении.

Есть проверенные способы, как их обойти.

Люди могут завести автомобиль вместо самого водителя или набирать воздух в воздушный шарик, чтобы потом выдуть воздух. У нас народ очень изобретательный».

По этой же логике и новые викторины гипотетически можно будет обмануть. Но в этом, возможно, нет необходимости: в компании отметили, что если водитель не справится с заданиями, ему предложат пройти другую проверку: нужно будет сделать селфи. По каким критериям будут оценивать снимок, неизвестно. И как завалить такой экзамен, тоже представить трудно.

В компании «Делимобиль» сообщили, что если эксперимент в регионах признают удачным, практику проверки водителей по ночам внедрят и в Москве.

<https://www.kommersant.ru/doc/4501790>

### **ГУДОК; КСЕНИЯ ПОТАЕВА; 2020.22.09; ПЕРЕВАЛКА ПО ПЛАНУ; РАЗРАБОТАН УНИФИЦИРОВАННЫЙ ДОГОВОР ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ МЕЖДУ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГОЙ И МОРСКИМИ ПОРТАМИ**

**Министерство транспорта РФ** приняло приказ, утверждающий типовые формы договора об организации работы по обеспечению перевалки грузов в морском порту. Документ вступит в силу 26 сентября 2020 года. Он будет определять порядок взаимодействия, права и обязанности операторов морских терминалов и железнодорожного перевозчика, а также планирование объёмов погрузки и выгрузки.

Соответствующий акт **Минтранса РФ** опубликован на официальном интернет-портале правовой информации [pravo.gov.ru](http://pravo.gov.ru).

Основные нововведения, которые появились в документе, – это система месячного планирования перевозок в направлении морских портов, а также ежесуточного оперативного планирования погрузки и выгрузки на основании сменно-суточного плана.

Как сообщил «Гудку» заместитель генерального директора ОАО «РЖД» – начальник Центра фирменного транспортного обслуживания Алексей Шило, по общему правилу объёмы перевозок грузов на месяц не должны превышать перерабатывающую способность терминала оператора. Однако для установления гибкого и сбалансированного подхода в договоре предусмотрена возможность согласования большего объёма, если у сторон имеются технические и технологические возможности.

Приказом **Минтранса** также установлен порядок согласования сменно-суточного плана. «Если на припортовой станции и подходах к ней вагонов меньше, чем может переработать оператор морского терминала, то в сменно-суточный план записываются все имеющиеся вагоны. Если таких вагонов больше, подача должна осуществляться в объёме не ниже перерабатывающей способности оператора морского терминала», – пояснил Алексей Шило.

Также новым документом устанавливается порядок определения ответственности за технологические нарушения, возникающие в процессе взаимодействия железнодорожного перевозчика и оператора морского терминала, а также за невыполнение количественных показателей переработки вагонов. Согласно приказу ответственность участников соглашения за невыполнение согласованной нормы погрузки и выгрузки, а также условий подачи и уборки вагонов, установленных в сменно-суточном плане, определяется ежемесячно на основании учётной ведомости. Перевозчик несёт ответственность за несоблюдение определённых в настоящем договоре условий подачи и уборки вагонов, согласованных в сменно-суточном плане. А оператор – за невыполнение согласованной нормы погрузки и выгрузки вагонов.

При невыполнении сменно-суточного плана обеими сторонами по итогам месяца выводится сальдо (остаток, разность между поступлениями и расходами) в пользу того, кто допустил меньшее нарушение договорённостей, по результатам которого выплачивается штраф. Однако при выполнении суммарной месячной нормы погрузки и выгрузки стороны ответственности не несут.

Кроме того, за неисполнение или ненадлежащее выполнение обязательств по договору ответственность не наступает, если это обусловлено обстоятельствами непреодолимой



силы (чрезвычайными и непредотвратимыми), в том числе войной, эпидемией, эмбарго, пожаром, землетрясением, наводнением и другими природными стихийными бедствиями. По словам исполнительного директора Ассоциации морских торговых портов Серика Жусупова, отсутствие унифицированного договора являлось одной из основных проблем правоприменительной практики при взаимодействии между железной дорогой и морскими портами. Для решения этой проблемы **Министерство транспорта РФ** при сотрудничестве с отраслевыми организациями приняло решение о необходимости разработки единого типового договора, регулирующего отношения сторон. При этом одним из важнейших условий стало то, что такая форма соглашения должна быть прописана в федеральном законодательстве и не иметь альтернативных вариантов.

По мнению участников рынка, только длительный опыт применения данного приказа на практике позволит понять, удалось ли создать работающий документ, который если не исключит, то существенно сократит количество конфликтов в этой сфере.

По словам ведущего эксперта УК «Финам Менеджмент» Дмитрия Баранова, создание данного документа может облегчить взаимную работу перевозчика и оператора, однако вряд ли он гарантирует, что претензий у них друг к другу не будет, как и апелляций к отраслевому законодательству. «Также не до конца ясно, как быть в случае непредвиденных ситуаций. К примеру, если из-за плохой погоды судно не может причалить под погрузку в порт, а перевозчик настаивает, чтобы оператор тем не менее принимал груз и где-то его хранил, хоть на причале, потому что не хочет платить за простой вагонов. Или другая ситуация, например, из-за аварии на железной дороге перевозчик не может подать в порт порожние вагоны, а оператор требует их, потому что у него уже другие суда стоят под погрузку или выгрузку и он не хочет платить штрафы судовладельцам, – как быть в этой ситуации? Это лишь два примера, тем не менее они показывают, что ситуации во взаимоотношениях сторон могут возникать самые разные», – пояснил он.

Стоит отметить, что в начале июля текущего года в ОАО «РЖД» по итогам совещания между представителями холдинга, **Минтранса РФ** и Ассоциации морских торговых портов об урегулировании разногласий по проектам типовых форм договора об организации работы по обеспечению перевалки грузов в морском порту подписан протокол, в котором отмечено, что после принятия приказа **Минтранса** планируется проведение мониторинга его применения, а также при необходимости внесение в него корректировок по истечении года после вступления акта в силу.

Приказ **Минтранса РФ** принят для исполнения положений Федерального закона от 18 июля 2017 года № 177-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и отдельные законодательные акты Российской Федерации» и регулирует взаимоотношения железнодорожного перевозчика только с операторами морских терминалов. Для взаимодействия железной дороги и речных портов существуют отдельные законодательные акты.

<https://gudok.ru/newspaper/?ID=1535822>

### **АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ; СВЕТЛАНА ДОРОФЕЕВА; 2020.22.09; ВОДИТЕЛЬ С ГАДЖЕТОМ – ХУЖЕ ПЬЯНОГО**

**ПРОСМОТР СОЦСЕТЕЙ И МЕССЕНДЖЕРОВ ЗА РУЛЁМ, ПОЖАЛУЙ, ГЛАВНАЯ «БОЛЕЗНЬ» СОВРЕМЕННЫХ ВОДИТЕЛЕЙ.**

**НАВИГАТОРЫ ТОЖЕ НЕЛЬЗЯ**

Многие уверены, что отвлечься на 1-2 секунды от дороги вовсе не страшно, но только за одну секунду автомобиль на скорости 60 км/ч проезжает 16,5 м! По данным ВОЗ, разговоры по мобильному телефону во время вождения повышают риск попадания в ДТП в 4 раза. Использование мобильной гарнитуры при этом не снижает риска, а если водитель

пишет или читает СМС-сообщения, опасность совершить аварию возрастает более чем в 20 (!) раз. Управление автомобилем и одновременное написание сообщений опаснее, чем вождение в состоянии опьянения.

Журнал Auto Bild провел интересный эксперимент. Участникам предложили жать тормоз тренажера при загорании красной лампочки с телефоном в руках, а потом проделать то же самое, выпив 200-300 г водки. У первых период реакции на опасность увеличился до 730 миллисекунд, у второй группы – до 680 миллисекунд. То есть соцсети и СМС хуже алкоголя могут повлиять на внимание водителя. Кстати, по данным издания, до 20% аварий на дорогах происходит по вине автомобилистов с гаджетами в руках.

Сотрудники аналитического агентства «Автостат» и эксперты журнала «За рулем» провели исследование и выяснили, какие факторы отвлекают водителей от дороги чаще всего. 52% признались, что чаще отвлекаются на сообщения.

Причем 40% из них заходят в меню телефона и перезванивают, пытаются решать неотложные проблемы. Более того, 7% признались, что научились одной рукой писать СМС и сообщения в чатах и одновременно вести автомобиль.

4% водителей успевают просматривать соцсети и даже делиться комментариями. К слову, ученые доказали, что не менее опасны GPS-навигаторы и другие текстовые уведомления на приборной панели современных машин. Они, по данным исследования ученых из Университета Юты, отвлекают водителя от дороги на 40 секунд!

### ЗАПРЕТИТЬ ВСЁ?

Запретить использовать любые умные устройства во время вождения уже не раз предлагали в Госдуме. Сейчас ограничение касается только разговоров по мобильному телефону. За это предусмотрен административный штраф до 1,5 тыс. руб.

Зампред Комитета Госдумы по транспорту и строительству Владимир Афонский уверен, что запрет нужно распространить на умные часы, планшеты и другие гаджеты. «Сегодня нередки случаи, когда водители за рулем не только говорят по телефону, но и отвлекаются на просмотр видео на своих гаджетах. Они пишут СМС, фотографируют, делают посты в соцсетях, находясь за рулем. Все это отвлекает и провоцирует аварийные ситуации», – пояснил депутат. Его коллеги предлагали повысить штраф за разговор по телефону до 5 тыс. Так же, по мнению депутатов, стоит наказывать автомобилистов, которые выходят в прямой эфир в Instagram.

Увеличение штрафов за разговоры по телефону за рулем не поможет полностью решить проблему, считает глава Госавтоинспекции Михаил Черников. «Доли секунды могут стать решающими. Это и пешеход может выйти на дорогу, или ребенок выскочить», – поясняет он. Даже использование мобильных устройств как навигаторов может отвлечь водителя от дороги, считает глава ГИБДД: «Здесь надо в большей степени подходить с точки зрения самостоятельного осознания водителем опасности. Штраф – это не панацея». По его мнению, в данной ситуации необходимо повлиять на сознание людей.

### «ВНИМАНИЕ НА ДОРОГУ!»

Именно поэтому Госавтоинспекция при поддержке Мин просвещения и **Минтранса** организовала всероссийскую социальную кампанию «Внимание на дорогу!». В ее рамках проходят семинары, тренинги, игры, викторины, квесты. Что такое расстояние видимости, почему фокус внимания должен быть исключительно на проезжей части, почему дорога каждая секунда – об этом сотрудники ГИБДД рассказывают пешеходам, водителям, детям и взрослым.

«Культура должна говорить водителю, пешеходу, пассажиру: не отвлекай и не отвлекайся, у человека даже в мыслях не должно быть, что во время движения он может обращать свое внимание на что-то еще, кроме проезжей части, – настаивает представитель экспертного центра «Движение без опасности» Елена Беллис. – Мы живем с трубкой в руке, с соцсетями в глазах. Поэтому отвлечение внимания водителей и пешеходов на

дороге стало одним из ключевых факторов риска ДТП, в том числе с тяжелыми последствиями».

### **РБК АВТОНОВОСТИ; АЛИНА РАСПОПОВА; 2020.22.09; В МИНТРАНСЕ ОБЪЯСНИЛИ НОВЫЕ СТАНДАРТЫ ТОНИРОВКИ АВТОМОБИЛЕЙ**

В Министерстве транспорта рассказали о значении нового ГОСТа для автомобильной тонировки. Прописанные в проекте поправок ПДД нормы распространяются как на лобовые, так и боковые стекла

В Министерстве транспорта рассказали о новых стандартах тонировки автомобильных стекол. ГОСТ прописан в масштабном проекте поправок в ПДД, который ранее разработало и представило ведомство.

Согласно нынешним стандартам, стекла должны пропускать не менее 75% света, а по новым – 70%. При этом многие водители ошибочно решили, что действующий запрет на тонировку боковых стекол действовать не будет – в Минтрансе в ответ на запрос Autonews.ru объяснили, что это не так.

**«Ничего революционного в тонировке нет. Просто приводим все в соответствие с ГОСТами, – уточнили в Минтрансе. – Общественное обсуждение проект уже проходил, причем не один раз. Он согласован с федеральными органами исполнительной власти и проходит дальнейшие регламентные процедуры. Поэтому в целом для автомобилистов ничего не изменится».**

Президент Национального автомобильного союза (НАС) Антон Шапарин также назвал изменения технической корректировкой, связанной с принятием нового ГОСТа. «Приняли новый ГОСТ, под него подредактировали и ПДД, – уточнил Шапарин. – Тут не стоит искать какого-то скрытого смысла – просто водителей смутили некорректные новости в ряде СМИ, в которых говорилось, что теперь боковые окна можно тонировать, как угодно. Но это не так. Светопропускаемость боковых стекол также должна быть не менее 70%».

Опрошенные Autonews.ru участники рынка уверены, что владельцам уже затонированных с соблюдением правил автомобилей беспокоиться не о чем.

«Чтобы идти в ногу со временем, стандарты осовременивают. В случае с тонировкой обязательная пропускаемость была 75%, теперь – 70% – эти требования относятся как к лобовым так и боковым стеклам, но никакой разницы в целом мы не заметим, – считает гендиректор аккредитованного испытательного центра «Услугиавто» Юрий Пархоменко. – Кроме того, важно помнить, что измерять глубину тонировки инспекторы ГИБДД могут только в определенных условиях – при определенной влажности, температуре, освещении и даже давлении. Так, давление должно быть от 86 до 106 кПа, относительная влажность воздуха от 40 до 80%. Я вот ни разу не видел, чтобы инспекторы измеряли уровень влажности воздуха метеометром. Соответственно, при желании такие результаты и штраф можно обжаловать».

Согласно ст. 12.5. КоАП «Управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена», штраф составляет 500 руб. Причем на него также распространяется скидка 50%. За дополнительными уточнениями в Минтрансе посоветовали обратиться в ГИБДД, однако там все вопросы адресовали обратно разработчикам поправок.

[https://www.autonews.ru/news/5f69c2929a79473fa71ec161?from=from\\_main\\_7](https://www.autonews.ru/news/5f69c2929a79473fa71ec161?from=from_main_7)

### **РБК АВТОНОВОСТИ; АЛИНА РАСПОПОВА; 2020.22.09; НОВЫЕ ПРАВИЛА ТОНИРОВКИ: ВСЕ ПОДРОБНОСТИ ГОСТА**

Правила автомобильной тонировки будет определять новый ГОСТ. Многие водители решили, что теперь боковые стекла можно клеить без соблюдения прежних норм. Объясняем, как на самом деле

При определении правил тонировки автомобильных стекол скоро должен начать работу новый ГОСТ. Соответствующие поправки в рамках масштабного изменения ПДД разработал **Минтранс**. Изменение идет в пакете с такими принципиально важными моментами, как определение понятия средств индивидуальной мобильности (СИМ), правила проезда круговых перекрестков и ограничение максимальной скорости для автобусов без ремней безопасности на загородных трассах, однако отдельный интерес у автомобилистов вызвал именно вопрос с тонировкой – многие водители решили, что действующий запрет на тонировку боковых стекол действовать не будет и что их можно будет при желании безнаказанно тонировать наглухо. Однако автомобилисты ошиблись.

Что изменится

Правила тонировки в настоящее время регулируются «Основными положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации...». В прописанном в этом документе пункте содержится приложение 7.3 с перечнем неисправностей, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств.

«Установлены дополнительные предметы или нанесены покрытия, ограничивающие обзорность с места водителя. На верхней части ветрового стекла автомобилей и автобусов могут прикрепляться прозрачные цветные пленки. Разрешается применять тонированные стекла (кроме зеркальных), светопропускание которых соответствует ГОСТу 5727-88».

Теперь же, согласно документу **Минтранса**, в «Основных положениях по допуску транспортных средств к эксплуатации...» пункт 7.3 выглядит вот так:

«7.3. Установлены дополнительные предметы или нанесены покрытия, ограничивающие обзорность с места водителя, светопропускание стекол не соответствует ГОСТу 33997-2016».

То есть, единственное изменение – в ГОСТе. Текущий определяет, что тонировка должна пропускать 75% света, а новый – 70%. Информацию об этом Autonews.ru подтвердили в **пресс-службе Минтранса**. Там уточнили, что таким образом приводят ПДД в соответствие с новыми ГОСТами.

Зачем это нужно

**«Ничего революционного в тонировке нет. Просто приводим все в соответствие с ГОСТами, – уточнили в Минтрансе. – Общественное обсуждение проект уже проходил, и не один раз. Он согласован с федеральными органами исполнительной власти и проходит дальнейшие регламентные процедуры. Поэтому в целом для автомобилистов ничего не изменится».**

Президент Национального автомобильного союза (НАС) Антон Шапарин также назвал изменения технической корректировкой, связанной с принятием нового ГОСТа. «Приняли новый ГОСТ, под него подредактировали и ПДД, все, – уточнил Шапарин. – Тут не стоит искать какого-то скрытого смысла – просто водителей смутили некорректные новости в ряде СМИ, в которых говорилось, что теперь боковые окна можно тонировать, как угодно. Но это не так. Светопропускемость боковых стекол также должна быть не менее 70%».

Что касается измерений глубины тонировки инспекторами ГИБДД при помощи специальных приборов, то, по словам Шапарина, в этой части водителям тоже не стоит ожидать чего-то нового. «Кто нарушал правила, продолжит это делать, а кто не делал этого – беспокоиться не о чем. Кстати, есть тонировка, которая изначально не соответствует ГОСТам, она отливает зелено-синим светом, тем не менее, водители оклеивают ей стекла. На эту корректировку в 5% они даже не обратят внимания», – считает эксперт.

Между тем гендиректор аккредитованного испытательного центра «Услугиавто» Юрий Пархоменко отметил, что тонировка в виде пленки с технической точки зрения запрещена в принципе. Однако водители на это не обращают внимания и руководствуются только уровнями светопропускаемости.

«Само по себе наклеивание на стекло пленки запрещено, это фактическое изменение в конструкцию стекла, – объяснил Пархоменко. – У нас автомобильное стекло проходит испытания на безопасность согласно правилам, в том числе международным. Такие стекла должны быть максимально безопасными. Так, если это лобовое стекло, оно должно быть трехслойным, чтобы при ударах трескаться, но не рассыпаться на острые кусочки, которые могут травмировать людей. А вот боковые стекла при ударе наоборот должны рассыпаться на множество мелких неострых кусочков, которые также не позволят сильно травмировать человека. Если вы наклеиваете пленку на стекло, то этим вносите изменение в конструкцию этого стекла. И как оно себя поведет в случае столкновения, никто не знает. Многое будет зависеть от толщины пленки».

По словам эксперта в области внесения изменений в конструкцию автомобилей, чтобы соблюсти все правила, водитель, который хочет затонировать стекло, должен заказывать специальные стекла под свою модель автомобиля. «Все просто – обращаетесь в фирму, которая продает тонированные стекла, говоришь, какой марки и модели ваш автомобиль и под них уже выбираете стекла с соответствующем ГОСТу затемнением. Лобовое вообще тонировать нельзя – ни пленкой, ни затемнением стекла. Оно должно быть прозрачное. Но на это у нас смотрят сквозь пальцы, может быть, это и к лучшему в свете огромного количества ограничений», – рассуждает Пархоменко.

Нужно ли перетонировать автомобили

Опрошенные Autonews.ru участники рынка уверены, что владельцам уже затонированных с соблюдением правил автомобилей беспокоиться не о чем.

«Чтобы идти в ногу со временем, стандарты осовременивают. В случае с тонировкой обязательная пропускная способность была 70%, теперь – 75% – эти требования относятся как к лобовым так и боковым стеклам, но никакой разницы в целом мы не заметим, – считает Пархоменко. – Кроме того важно помнить, что измерять глубину тонировки инспекторы ГИБДД могут только в определенных условиях – при определенной влажности, температуре, освещении и даже давлении. Так, давление должно быть от 86 до 106 кПа, относительная влажность воздуха от 40 до 80%. Я вот ни разу не видел, чтобы инспекторы измеряли уровень влажности воздуха метеометром. Соответственно, при желании такие результаты и штраф можно обжаловать».

В свою очередь директор департамента послепродажного обслуживания ГК «АвтоСпецЦентр» Игорь Серебряков рассказал, что тонировка стекол – востребованная услуга в сервисных центрах официальных дилеров.

«Тонировка делает управление автомобилем более комфортным при ярком дневном свете, так как защищает водителя и пассажиров от солнечных лучей и нагревания, – рассказали в дилерской компании. – Помимо этого, благодаря наличию разных видов тонировки, автомобиль можно сделать уникальным. При этом нередко на автомобилях уже есть заводская тонировка – обычно затемнение составляет как раз около 30%».

Что со штрафами за тонировку

В 2019 году депутаты окончательно отказались от идеи повышения штрафов за неправильную автомобильную тонировку. Сейчас, напомним, согласно ст. 12.5. КоАП «Управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена», штраф составляет 500 руб., причем на него также распространяется скидка 50%.

Идеи о необходимости поднять штраф до 1,5 тыс. рублей за первый такой проступок и до 5 тыс. рублей для рецидивистов впервые прозвучали в 2015 году. Однако несколько раз анонсированный законопроект сначала забуксовал в Госдуме, а после того как его автор, первый заместитель председателя комитета Госдумы по госстроительству и законодательству Вячеслав Лысаков, не получил поддержки МВД, он решил вовсе отказаться от лоббирования своей идеи.

<https://www.autonews.ru/news/5f68cfaa9a79476d663c795e>

### **ВЕСТИ; 2020.22.09; «АЭРОФЛОТ» ВОЗОБНОВЛЯЕТ РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ ЕЩЕ В ЧЕТЫРЕ СТРАНЫ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»**

Компания «Аэрофлот» возобновляет авиасообщение еще с четырьмя странами. Билеты можно приобрести на регулярные рейсы в Минск, Бишкек, Нур-Султан и Сеул. При планировании поездки перевозчик просит внимательно изучить правила въезда в соответствующие страны.

<https://www.vesti.ru/video/2224577>

### **ВЕСТИ; АРТУР ХОДЫРЕВ; 2020.22.09; ЖУРНАЛИСТЫ И ЭКОЛОГИ ПОСЕТИЛИ УЧАСТКИ СТРОИТЕЛЬСТВА ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»**

Масштабный проект РЖД подразумевает расширение Транссиба и БАМа для увеличения из пропускной способности. Большая часть магистралей проходит по экологически чувствительным территориям Иркутской области и Бурятии. Поэтому, в ходе поездки – особое внимание экологическим объектам и инициативам.

<https://www.vesti.ru/video/2224474>

<https://www.vesti.ru/article/2461424>

### **ВЕСТИ; ДМИТРИЙ АКИМОВ; 2020.22.09; АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ «АРКТИКА» ПРОВОДИЛИ НА ЛЕДОВЫЕ ИСПЫТАНИЯ ПОД «ПРОЩАНИЕ СЛАВЯНКИ». НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»**

Атомный ледокол «Арктика» отправился из Петербурга на ледовые испытания. После этого корабль придет в Мурманск на приемку. Несколько дней назад завершился второй этап ходовых испытаний. Сейчас в Петербурге идет строительство еще двух подобных кораблей.

<https://www.vesti.ru/video/2224611>

### **ВЕСТИ; ПАВЕЛ МЕЛЬНИК; 2020.22.09; ПРОВЕРКИ СОБЛЮДЕНИЯ ОГРАНИЧЕНИЙ И ДЕЗИНФИЦИРУЮЩИЙ КОРИДОР В АЭРОПОРТУ: ВЛАДИВОСТОК ПРОТИВОСТОИТ КОРОНАВИРУСУ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»**

Во Владивостоке проводят рейды по торговым точкам города. Правоохранители, сотрудники администрации и Роспотребнадзора проверяют соблюдение санитарных требований, введенных против распространения коронавируса. В регионе сохраняется режим повышенной готовности. Маски, перчатки, температурный контроль и безопасная дистанция по-прежнему обязательны.

<https://www.vesti.ru/video/2224516>

### **ВЕСТИ; АЛЕНА ЛАВРОВА; 2020.22.09; ЖИТЕЛИ ВИДНОГО ОКАЗАЛИСЬ В ТРАНСПОРТНОЙ ЛОВУШКЕ. ВЕСТИ-МОСКВА**

Владельцы квартир в новостройках подмосковного Видного оказались в транспортной ловушке. Дома сдали, но выезд из микрорайонов на трассу до сих пор не построен. В итоге потраченное в глухих пробках время, нервы и деньги на бензин. Но другого варианта выбраться из города у жителей пока нет.

<https://www.vesti.ru/video/2224636>

### **ВЕСТИ; ДМИТРИЙ БЛИННИКОВ; 2020.22.09; ДЕСЯТКИ ЖАЛОБ ОСТАЛИСЬ БЕЗ ОТВЕТОВ: ЖИТЕЛИ ОДИНЦОВА ТРЕБУЮТ ОБЕЗОПАСИТЬ ДОРОГИ. ВЕСТИ-МОСКВА**

В Одинцове дорожная авария, в которой погиб пешеход, стала поводом для десятков жалоб от местных жителей в разные инстанции. Оказалось, сразу в двух районах нет ни одного тротуара, а поток машин за последние годы увеличился в сотни раз. Пешеходы много раз требовали у администрации сделать дороги безопаснее любым доступным способом, но ничего не изменилось.

<https://www.vesti.ru/video/2224264>

### **ВЕСТИ; ДМИТРИЙ МАРОКО; 2020.21.09; БЕЛОРУССИЯ, КАЗАХСТАН, КИРГИЗИЯ И ЮЖНАЯ КОРЕЯ ПОПОЛНИЛИ СПИСОК НАПРАВЛЕНИЙ, ДОСТУПНЫХ ДЛЯ РОССИЙСКИХ АВИАПАССАЖИРОВ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»**

Россия возобновляет авиасообщение со странами СНГ – Беларуссией, Казахстаном и Киргизией. С 27 сентября доступны рейсы в Сеул. Цены на международные направления пока довольно высокие. Из Москвы в Минск можно улететь примерно за 11-12 тысяч рублей.

<https://www.vesti.ru/video/2224284>

### **ВЕСТИ; 2020.21.09; В МОСКВЕ ПЛАНИРУЮТ ЗАПУСТИТЬ БЕСПИЛОТНЫЙ ТРАМВАЙ. ВЕСТИ-МОСКВА**

Первый беспилотный трамвай начнут тестировать в Москве уже этой осенью. Если испытания пройдут удачно, то трамвай выйдет на линию. Как рассчитывают эксперты, благодаря беспилотникам в городе снизится число глухих заторов и аварий.

<https://www.vesti.ru/video/2224270>

### **ТАСС; 2020.22.09; КАБМИН УТВЕРДИЛ ПРАВИЛА СУДОХОДСТВА В АКВАТОРИИ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ**

Правительство РФ утвердило правила плавания судов в акватории Северного морского пути. Соответствующее постановление кабмина опубликовано на официальном интернет-портале правовой информации.

В документе говорится, что для обеспечения ледокольной проводки судов по Северному морскому пути, разработки маршрутов и расстановки ледокольного флота, будет создан штаб морских операций.

В акватории Северного морского пути будет действовать разрешительный порядок плавания, гласит постановление. Разрешения будет выдавать **Росморречфлот** по согласованию со штабом, при этом судно, которое не получило соответствующего документа, не сможет входить в акваторию. Основаниями для отказа в разрешении станут несоответствие судна критериям допуска и непредоставление заявителем копии договора на ледокольную проводку, если она необходима.

Капитан, согласно документу, должен регулярно информировать штаб о перемещениях судна, направлять исчерпывающие данные о входе в акваторию и выходе из нее.

<https://tass.ru/ekonomika/9521199>

### **ТАСС; 2020.22.09; «РОСДОРНИИ» ЗАПУСТИЛ ПЕРВЫЙ В РОССИИ АКСЕЛЕРАТОР СТАРТАПОВ В ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ**

Первый в России отраслевой акселератор для стартапов, которые работают над инновационными технологиями в дорожной отрасли, запущен на базе Российского дорожного научно-исследовательского института («РосдорНИИ») в рамках реализации

нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги». Об этом порталу «Будущее России. Национальные проекты» рассказали в «РосдорНИИ».

«Мы разработали модель отраслевого акселератора – площадки технологического перевооружения предприятий дорожной отрасли. Целью проекта является создание комфортной среды для молодых ученых и предпринимателей, поддержка их технологических и научных проектов», – рассказали в «РосдорНИИ». Роль отраслевого координатора проекта возьмет на себя **Минтранс России**, а оператором площадки выступит «РосдорНИИ». Оптимизировать взаимодействие между участниками поможет специальный интернет-ресурс акселератора.

Как добавили в институте, первый набор в акселерационную программу уже стартовал. Заявки принимаются до 15 октября. Затем планируется отобрать 10 лучших проектов, которые получают научную и технологическую поддержку, оценку коммерческого потенциала, а также возможность провести апробацию технологий в пилотных регионах. «Кроме того, успешные решения будут включаться в федеральный Реестр новых и наилучших технологий, материалов и технологических решений повторного применения (РННТ) и тиражироваться на другие регионы», – объясняют механизм работы акселератора в «РосдорНИИ».

Как напомнили в «РосдорНИИ», одной из ключевых задач **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** является отбор и внедрение наиболее эффективных и современных технологий дорожного строительства и ремонта. «Однако важно не просто организовать обмен информацией между специалистами и организациями, но и стимулировать развитие инноваций», – считают в институте.

По мнению экспертов, идея акселерации наиболее эффективна при решении проблем отраслевой модернизации, что делает бизнес-акселераторы успешным средством ускорения и национальных проектов. Примеры уже есть в программах акселерации, реализуемых в рамках **нацпроектов** «Производительность труда и поддержка занятости» и «Малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы», добавляют в «РосдорНИИ».

### **ТАСС; 2020.22.09; ПЕРВЫЕ «УМНЫЕ» ВЕСЫ ДЛЯ КОНТРОЛЯ МАССЫ ГРУЗОВИКОВ НАЧНУТ РАБОТАТЬ НА ДОРОГАХ ЛЕНОБЛАСТИ**

Первые три пункта автоматического измерения веса большегрузного транспорта («умные» весы) начнут работать к концу 2020 года на региональных дорогах Ленинградской области. Об этом сообщили во вторник в **пресс-службе** губернатора и правительства Ленобласти.

«Контракты на установку «умных» весов на дорогах «Санкт-Петербург – Запорожское – Приозерск», «Огоньки – Стрельцово – Толоконниково» (дублер федеральной трассы А-181 «Скандинавия») и «Осиновая Роща – Магистральная» заключило государственное казенное учреждение «Ленавтодор», – сообщили в **пресс-службе**.

Система весогабаритного контроля создается для контроля движения тяжелых машин из карьеров и к месту строек по сети региональных дорог. С помощью данных комплексов региональные власти рассчитывают сберечь дорожное полотно, выявляя водителей грузовиков, которые ездят с нарушениями. В состав пунктов входят специальные технические средства, имеющие функции фото- и видеозаписи. Весовой пост сам определяет наличие перегруза, после чего передает данные по владельцу машины для составления протокола об административном правонарушении. Сумма штрафа может достигать 400 тыс. рублей.

Как рассказали ТАСС в **пресс-службе** дорожного комитета Ленинградской области, власти планируют оснастить дороги еще четырьмя комплексами в 2021 году. Новые пункты весогабаритного контроля также появятся на Токсовском шоссе, Дороге жизни,



трассе «Зеленогорск – Приморск – Выборг» и «Голубые озера – Поляны» в Выборгском районе.

Как отмечалось ранее, в июле 2020 года **президент России Владимир Путин** подписал закон, расширяющий полномочия **Минтранса** в регулировании порядка весогабаритного контроля транспортных средств. Документ направлен на создание в России сети пунктов автоматического измерения веса грузовиков.

Работа ведется в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, который действует в стране до 2024 года. Его целями являются снижение мест концентрации ДТП и смертности в результате дорожных происшествий, а также увеличение доли автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям не менее чем на 50%.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/9523829>

### **ГТРК АСТРАХАНЬ; 2020.22.09; В АСТРАХАНСКОЙ ОБЛАСТИ ПРОВЕРЯЮТ КАЧЕСТВО ВЫПОЛНЕННЫХ ДОРОЖНЫХ РАБОТ**

От проделанной работы астраханцы должны ощутить эффект. В этом убеждён **руководитель рабочей группы общественного совета при Федеральном дорожном агентстве министерства транспорта РФ Глеб Киндер**. По его словам, следить за качеством реализации проекта нужно тщательно, не забывая и о дорожной безопасности. «Национальный проект у нас называется **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Поэтому вопросам безопасности пешеходного и автомобильного трафиков мы уделим особое внимание», – акцентировал Глеб Киндер. Рабочая группа пробудет в регионе ещё 2 дня. А о полученных результатах они доложат в среду на совещании в **министерстве транспорта** и дорожной инфраструктуры Астраханской области.

<http://lotosgtrk.ru/news/v-astrakhanskoy-oblasti-proveryayut-kachestvo-vypolnennykh-dorozhnykh-rabot/>

### **ИА ОМСКРЕГИОН; 2020.22.09; АЛЕКСАНДР БУРКОВ ОТКРЫЛ НА ЮГЕ ОМСКОЙ ОБЛАСТИ НОВУЮ ДОРОГУ В ОБХОД КАЗАХСТАНА**

Трассу провели от села Милоградовка до села Алабота в Русско-Полянском и Павлоградском районах в объезд казахстанской границы. По словам главы региона, открытие магистрали – событие историческое. Сегодня губернатор Александр Бурков и делегация региона отправились на торжественное открытие автомобильной дороги Омск – Русская Поляна, участок Милоградовка – Алабота. Кроме того, сюда прибыли представители федеральных органов власти России и Казахстана. Напомним, что из бюджета на трассу было выделено 723,5 млн рублей. Торги на ее строительство выиграло ООО «СибРос». Протяженность участка составляет 15,8 км. Губернатор держал ход работ по возведению стратегической трассы под личным контролем, постоянно выезжал на объект, проверял график выполнения и качество дороги. Строительство велось в строгом соответствии с государственным контрактом. Было применено вариантное проектирование по двум параметрам. Первое – это маршрут прохождения трассы. Второе – конструкция дорожной одежды. Был выбран самый оптимальный маршрут с наименьшими затратами, с наименьшим изъятием земель сельскохозяйственного назначения. Кроме того, за основу приняли вариант с применением местных грунтов. В результате экономия составила порядка 100 млн рублей. «Сегодня у нас исторический день – мы открываем дорогу, которая связывает Русскую Поляну с Павлоградкой и городом Омском, – выступил Александр Бурков. – Дорогу должны были начать строить еще с 2014 года после решения о демаркации границ между Республикой Казахстан и Российской Федерацией. Но в то время еще не было средств у регионального бюджета, и только в 2018 году мы приняли волевое решение в правительстве Омской области начать

строительство дороги за счет областных средств». Глава региона поблагодарил **Министерство транспорта РФ**, которое оказало поддержку в этом году и выделило федеральные средства на реализацию проекта. Дорога общей протяженностью почти 16 километров очень важна и для выхода в Казахстан. По словам губернатора, здесь идет большой поток грузоперевозок, кроме того, важна связь с территориями, где проживают родственники жителей Омской области, которые постоянно пользуются этой дорогой. Стоит отметить, что с 1 января 2019 года проезд по старой дороге собирались закрыть по решению руководства Республики Казахстан. Омичам предлагали пользоваться автодорогой через Нововаршавку. Однако еще в 2018 году глава региона Александр Бурков договорился с акимом Кумаром Аксакаловым, что до окончания стройки проезд по участку трассы через Северо-Казахстанскую область в Казахстане будет беспрепятственным. «Я бы хотел сказать слова благодарности руководству Республики Казахстан и лично акиму области за то дружеское, добрососедское отношение, которое позволило использовать нам в течение трех лет дорогу, проходящую по территории Северо-Казахстанской области», – добавил Александр Бурков. Губернатор отметил, что при строительстве дороги использовались местные материалы – суглинок по новой технологии с бетоном. Щебень на объект не завозился – иначе от грузовиков при таком объеме перевозок инертного материала мы бы потеряли еще сотни километров соседних дорог. «Технология реализована новая, уже зимой мы увидим окончательные результаты работы компании «Сиброс», думаю, что они будут отличные. Как работали строители, надзорные органы, которые осуществляли авторский и дорожный контроль и госнадзор – все было сделано на высшем уровне и в срок. Министерство строительства и дорожного хозяйства взяло на себя непростой проект и сделало его в установленные сроки. Всех поздравляю с этим праздником! Дай Бог, чтобы эта дорога была безопасной и приносила удовольствие», – пожелал губернатор. Заместитель руководителя **Федерального дорожного агентства «Росавтодор»** Роман Новиков отметил, что прирост новых автомобильных дорог – это всегда импульс к развитию, повод для хорошего настроения и больших надежд. «Мы сегодня видим, какими темпами ведется строительство и ремонт на федеральных дорогах, реконструкция объектов, и как этот импульс распространяется на региональные и муниципальные дорожные сети, – рассказал он. – В том числе и благодаря поддержке **Министерства транспорта Российской Федерации**, которая осуществляется в методическом и финансовом плане. Этот объект является одним из примеров подобного импульса. Из 700 млн рублей бюджетных средств, потраченных на него, 450 млн – это средства **Минтранса**. Построены 16 км, которые дают беспрепятственный проезд для жителей района. Это пример правильно использованных бюджетных средств, в том числе и за счет качества этой дороги, за счет использования современных и ресурсосберегающих технологий». Представитель «**Росавтодора**» пожелал новых побед на дорожной сети Омской области и дальнейшего распространения опыта на соседние регионы. Завершил выступления руководства вице-министр индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан Берик Камалиев: «Это знаменательное событие и для соседней страны, оно играет большую роль в развитии торгово-экономических отношений. Дорога задаст совершенно новую качественную основу для транспортно-логистической связи между странами».

<http://omskregion.info/news/85313-aleksandr-burkov-otkrl-na-yuge-omskoy-oblasti-novu/>

### **ТАСС; 2020.22.09; РЕМОНТ БОЛЕЕ 700 КМ ДОРОГ ЗАВЕРШАТ НА СТАВРОПОЛЬЕ ДО КОНЦА 2020 ГОДА**

Ремонтные работы на 700 км автомобильных дорог в Ставропольском крае завершат до конца 2020 года, сообщает управление по информационной политике аппарата правительства Ставропольского края.

«До конца года планируется привести в нормативное состояние более 700 км дорожного полотна. Из них около 250 км региональных и более 240 км муниципальных автодорог в рамках краевой госпрограммы «Развитие транспортной системы», – пояснили в управлении.

При этом в регионе также ведутся ремонтные работы в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. В рамках **нацпроекта** планируется отремонтировать более 192 км до конца текущего года.

«В общей сложности на все работы выделено более 11 млрд рублей. Из них в рамках госпрограммы края на ремонт региональных и муниципальных дорог выделено более 9,9 млрд рублей, в рамках **нацпроекта** из бюджета края выделено более 1,1 млн рублей», – добавили в управлении.

В прошлом году в Ставрополье было отремонтировано более 340 км региональных дорог. В 2021 году местные власти планируют отремонтировать такое же количество дорог, как и в текущем году.

«За последние несколько лет на Ставрополье уже сделаны сотни километров новых дорог, а отремонтированы – тысячи. Создаются уникальные капиталоемкие объекты. Конечно же, мы не остановимся на достигнутом и будем продолжать работу по повышению нормативного состояния как региональных, так и муниципальных дорог», – цитирует управление **министра транспорта** края Евгения Штепа.

<https://tass.ru/ekonomika/9520691>

### **ТАСС; 2020.22.09; МЕДВЕДЕВ СООБЩИЛ, ЧТО НА ТРАНСПОРТЕ В РОССИИ ПРЕДОТВРАЩЕНО НЕСКОЛЬКО ДЕСЯТКОВ ТЕРАКТОВ**

Последние два года транспорт России удалось полностью оградить от посягательств террористов. Об этом заявил во вторник заместитель председателя Совета безопасности РФ Дмитрий Медведев на совещании о мерах по повышению эффективности обеспечения транспортной безопасности.

«Что особенно важно – начиная с 2018 года транспорт удалось полностью оградить от действий террористов», – сказал Медведев. Он привел данные Национального антитеррористического комитета, согласно которым «в 2019 году предотвращено 34 террористических акта, нейтрализовано и задержано около тысячи террористов и их пособников».

Зампред СБ отметил, что «в последние годы государство выстроило достаточно эффективную систему защиты отрасли от преступных посягательств». «В 2020 году зафиксировано 24 незаконных вмешательства в работу объектов транспорта, в 2019 году этого было гораздо больше, и 517 угроз такого рода вмешательств», – подчеркнул Медведев.

По его мнению, такая положительная тенденция связана с «вниманием, которое государство всегда уделяло вопросам транспортной безопасности». Заместитель председателя Совбеза отметил и текущую, оперативную работу, и постоянное совершенствование нормативно-правового регулирования транспортной сферы, принимаемые меры в области контроля и надзора.

Медведев также предложил усилить охрану стоянок судов с ядерными энергоустановками. «Нужно принять дополнительные меры по охране мест постоянного базирования, временной стоянки судов с ядерными энергетическими установками», – подчеркнул Медведев.

По словам замглавы Совбеза, этой задачей должна заниматься Росгвардия. «От этого напрямую, кстати, зависит и укрепление наших позиций в Арктике и безопасность других весьма важных узлов и объектов», – добавил он.

Медведев отметил, что обеспечение безопасности на транспорте – это во многом защита национальных интересов страны. «Тем более, что мы все прекрасно понимаем, что

преступники, террористы постоянно ищут новые возможности для совершения своих преступных действий», – заключил зампред Совбеза РФ.

Рациональное использование ЧОПов на транспорте

Дмитрий Медведев также призвал к рациональному использованию ресурса частных охранных предприятий к обеспечению безопасности на транспорте.

По словам Медведева, по состоянию на 1 июля 2020 года федеральными агентами по видам транспорта в качестве подразделений по транспортной безопасности аккредитовано 278 юридических лиц. «Такого рода участников этой деятельности должно быть больше, – уверен он. – Надо выработать предложения и по привлечению к этой деятельности частных охранных организаций, естественно, понимая, что такого рода работа частных охранных предприятий требует весьма взвешенного подхода, так как далеко не все их сотрудники обладают соответствующей компетенцией». «С другой стороны, они все равно в этой деятельности участвуют, поэтому нужно подумать, каким образом их рационально использовать», – добавил зампред СБ РФ.

Он отметил, что этому могло бы способствовать создание учебного центра подготовки и повышения квалификации специалистов в области транспортной безопасности. «Его создание предусмотрено комплексной программой обеспечения безопасности населения на транспорте, финансирование этой программы пока не началось», – заметил Медведев.

Оценка уязвимости транспортных объектов

Зампред Совета безопасности предложил подумать над усилением ответственности за промедление с оценкой уязвимости транспортных объектов.

«Среди проблем, которые нуждаются в скорейшем решении – вопрос о медленной подготовке документов об анализе уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, а также планов обеспечения их деятельности», – сказал Медведев.

По словам зампреда СБ РФ, многие компании, владеющие транспортными объектами, приступают к соответствующей работе только после получения предписания от надзорных или иных государственных органов.

«Это абсолютно недопустимо. И нужно подумать над усилением ответственности за несвоевременную разработку соответствующих документов и планов», – сказал Медведев, адресовав эту задачу МВД, ФСБ, Минюсту, Генпрокуратуре и Следственному комитету.

Финансирование обновленной программы безопасности на транспорте

Медведев заявил, что кабмину необходимо в самое ближайшее время определиться с финансированием обновленной программы обеспечения безопасности на транспорте.

Он отметил, что государство всегда уделяло внимание вопросам транспортной безопасности, «имея в виду и текущую, оперативную работу, и постоянное совершенствование нормативного регулирования этой сферы, и меры в области контроля и надзора». Тем не менее, по словам замглавы СБ РФ, «динамичное развитие транспортного комплекса требует от профильных органов власти эту работу вывести на еще более эффективный уровень».

«В настоящее время утверждена новая редакция комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте. Правительство пока еще не определилось с тем, как финансировать заложенные в ней мероприятия. Конечно, это желательно сделать в самое ближайшее время», – подчеркнул Медведев.

Он также призвал обратить особое внимание на защиту инфраструктуры метрополитена, воздушного транспорта, разработку и внедрение в отрасль современных технических средств. «Помню, как мы занимались этим 10 лет назад, тогда тоже были приняты очень важные решения. Но с тех пор прошел достаточно большой срок, нужно посмотреть на то, что сделано и что не сделано», – добавил он.

По оценке Медведева, требуется уделить внимание и поддержке единой государственной системы обеспечения безопасности на объектах транспорта.

<https://tass.ru/politika/9519507>

### **ТАСС; 2020.22.09; В ФАС ЗАЯВИЛИ, ЧТО СНЯТИЕ ЗАПРЕТА НА ИМПОРТ ТОПЛИВА НЕ СИЛЬНО ОТРАЗИТСЯ НА ЦЕНАХ НА БЕНЗИН**

Снятие запрета на импорт топлива в Россию с 1 октября не окажет сильного влияния на цены на бензин из-за небольшого объема поставок. Об этом журналистам во вторник сообщил заместитель руководителя ФАС Андрей Цариковский, прибывший в Казань на открытие семинара в Учебно-методическом центре ФАС.

«На мой взгляд, в данный момент оно уже отразится не сильно, потому что реимпорт, он все-таки носит не очень большой [характер], не так много бензина выходит за счет реимпорта и других нефтепродуктов», – сказал он.

«Представить ту ситуацию, которая была в начале этого года, я думаю, могли очень мало [людей] – это уже было то, что называется «Идеальный шторм». Мы имели сразу двух черных лебедей, и по предложению (когда резко выросло предложение за счет сделки ОПЕК), и резкое падение спроса из-за COVID. Тогда любой малейший фактор влиял на то, что происходит. Сейчас ситуация достаточно уже стабильная», – добавил Цариковский.

По его мнению, реимпорт не сыграет решающей роли в ценообразовании. В данный момент лаг между оптовыми и розничными ценами является уже достаточно рабочим, считает Цариковский.

В конце мая 2020 г. на фоне беспрецедентного падения спроса на топливо российские власти временно приостановили импорт в Россию нефтепродуктов. Запрет действует до 1 октября. Однако до 15 июля предусматривалась возможность изменить срок действия постановления.

По данным ФТС, Россия импортирует относительно небольшой объем автобензина. В 2019 г. было ввезено около 1 тыс. т. Дизель импортируется в более значительных объемах: в 2019 г. – 62 тыс. т (+7,5% к уровню 2018 г.). В I квартале 2020 г. ввоз дизельного топлива вырос в 4 раза – до 40 тыс. т.

<https://tass.ru/ekonomika/9519079>

### **РОССИЙСКОЕ СУДОХОДСТВО; 2020.22.09; РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА ОТКРЫВАЕТ ПРОГРАММЫ ПО ПОДГОТОВКЕ ИНЖЕНЕРНЫХ КАДРОВ ДЛЯ ЦИФРОВОЙ ЭКОНОМИКИ**

Программы по подготовке и сертификации персонала на основе открытых стандартов openBIM запускают в **Российском университете транспорта (МИИТ)** в 2020 году, сообщили в **пресс-службе** вуза.

Госкорпорация Росатом, **Российский университет транспорта** и российское отделение buildingSMART (НАИКС) договорились о сотрудничестве в области подготовки инженерных кадров для цифровой экономики.

В сентябре 2020 года **Российский университет транспорта** зарегистрирован организацией buildingSMART International в качестве учебного центра для обучения по программе профессиональной сертификации buildingSMART. Соответствующий Сертификат был вручен 21 сентября **ректору вуза Александру Климову**.

BuildingSMART – международная профессиональная организация, которая разрабатывает цифровые открытые стандарты передачи и хранения данных для строительной отрасли уровня ISO, а также сферы управления капитальными и инфраструктурными объектами. Таким образом, buildingSMART вносит свой вклад в цифровизацию экономики, трансформацию строительной отрасли.

Open BIM является универсальным подходом к совместному проектированию, строительству и обслуживанию на основе открытых стандартов и потоков работ. OpenBIM – это инициатива buildingSMART и нескольких ведущих поставщиков ПО, использующих модель данных buildingSMART.

<https://rus-shipping.ru/ru/prof/news/?id=42020>

### **ПРАЙМ; 2020.22.09; МИНТРАНС РФ ПОДГОТОВИЛ ПРОЕКТ ЗАКОНА ОБ АВТОТРАНСПОРТЕ ДЛЯ ОБЪЕДИНЕНИЯ НОРМ В ЭТОЙ СФЕРЕ**

**Минтранс РФ** подготовил проект закона «Об автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте» для объединения и структурирования правовых норм в этой сфере, следует из пояснительной записки к проекту закона, размещенной на портале правовых актов.

«В настоящее время в структуре законодательства отсутствует федеральный закон, системно регулирующий правовые и организационные условия функционирования автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта в Российской Федерации, а также обязательные требования в области автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», – отмечает **Минтранс**.

Поскольку сейчас в правовом поле нет нормативной базы, регуливающей отношения в данной сфере, сложилась практика регулирования отдельных правоотношений на указанных видах транспорта самостоятельными законами, отмечается в записке.

«Принятие проекта федерального закона имеет целью оптимизацию обязательных требований на автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте, в том числе уточнение их содержания, устранение их дублирования, установление обязательных требований в виде прямых норм права в федеральном законе или установление четкой компетенции органов власти на установление тех или иных обязательных требований», – говорится в документе.

Кроме этого, для перехода к безбумажному документообороту на автотранспорте и городском электротранспорте предусматривается создание условий для оформления путевых листов, транспортных накладных, сопроводительных ведомостей и заказ-нарядов в форме электронного документа, поясняет ведомство.

### **ТАСС; 2020.22.09; В СОВФЕДЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ШТРАФОВАТЬ ВЕЛОСИПЕДИСТОВ БЕЗ СВЕТОВОЗВРАЩАЮЩИХ ЭЛЕМЕНТОВ**

Глава комитета Совета Федерации по экономической политике Андрей Кутепов подготовил и во вторник направит **премьер-министру Михаилу Мишустину** проект изменений в правила дорожного движения (ПДД), который предполагает штраф в размере 800 рублей для велосипедистов и водителей мопедов за отсутствие у них предметов со световозвращающими элементами в темное время суток или при плохой видимости. Документ есть в распоряжении ТАСС.

Ранее сенатор заявлял, что единственными экипировочными элементами, которые обеспечивают безопасность движения велосипедистов и водителей мопедов, являются предметы со световозвращающими элементами. В данный момент наличие таких предметов носит лишь рекомендательный характер, что «увеличивает количество аварий», подчеркивал Кутепов. В ответ на его предложение **Минтранс РФ** сообщил, что в ходе подготовки очередных изменений в ПДД проработает вопрос о введении обязанности для велосипедистов и водителей мопедов иметь при себе предметы со световозвращающими элементами.

«Обязательный характер наличия при себе предметов со световозвращающими элементами для велосипедистов и водителей мопедов, подкрепленный административной ответственностью при несоблюдении указанных требований (статья 12.29 КоАП), приведет к обеспечению более безопасного и защищенного дорожного движения для указанной категории лиц, а также будет способствовать обеспечению безопасности водителей иных транспортных средств и других участников дорожного движения», – уверен сенатор.

Санкция данной статьи предполагает штраф в размере 800 рублей за нарушение правил дорожного движения велосипедистом, возчиком или «другим лицом, непосредственно участвующим в процессе дорожного движения». Согласно статистике ГИБДД, которую

приводит Кутепов, за 4 месяца 2019 года наибольшее количество ДТП по процентному росту оказалось среди велосипедистов – плюс 39,4% по сравнению с показателями 2018 года, на 79% увеличилось число аварий с детьми-велосипедистами.

<https://tass.ru/obschestvo/9518147>

### **ТАСС; 2020.22.09; ТРАНСПОРТНЫЕ КАРТЫ МОГУТ ИСКЛЮЧИТЬ ИЗ ЗАПРЕТА НА ПОПОЛНЕНИЕ НАЛИЧНЫМИ**

Транспортные карты и карты для школьников могут быть выведены из-под запрета на пополнение наличными анонимных электронных кошельков. Это следует из текста размещенного в электронной базе нижней палаты парламента законопроекта с поправками в закон «О национальной платежной системе».

В частности, разработанный группой депутатов и членов Совета Федерации законопроект закрепляет возможность пополнения наличными транспортных и школьных карт, которые реализованы как анонимные электронные средства платежа. В пояснительной записке отмечается, что статистика оборота таких специализированных карт в ряде регионов показывает, что с их помощью население активно переходит к безналичному обороту. Так, в настоящее время порядка 60-70% таких карт пополняется наличными через кредитные организации или банковских платежных агентов и используется далее для оплаты проезда в общественном транспорте или услуг в образовательных учреждениях, отмечают законодатели.

Также разработчики проекта закона считают, что сохранение возможности пополнения таких карт наличными позволит получать гражданам удобные платежные сервисы, повысит прозрачность денежного обращения, а также снизит финансовую нагрузку на бюджеты ряда субъектов России.

В августе этого года в силу вступили поправки в законодательство, ограничивающие пополнение наличными анонимных электронных кошельков, выпущенных под транспортные карты. При этом запрет не коснулся большинства действующих карт, которые выпускаются непосредственно транспортными организациями или пополняются через них.

При этом в ЦБ РФ заявляли, что регулятор не возражает против вывода транспортных карт из-под данного запрета в случае технической возможности разграничить такие анонимные средства платежа.

Как сообщалось ранее, Банк России отсрочил запрет на пополнение наличными анонимных электронных кошельков в виде транспортных карт до 1 апреля 2021 года. Регулятор тогда отметил, что теперь у операторов транспортных систем будет больше времени, чтобы скорректировать при необходимости свои бизнес-модели для соответствия закону «О национальной платежной системе» и продолжить оказывать гражданам такую социально значимую услугу, как пополнение транспортных карт наличными.

<https://tass.ru/ekonomika/9519673>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.22.09; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА ПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА КАНАТНОЙ ДОРОГИ В КИТАЙ**

Проектно-сметная документация строительства первой в мире трансграничной канатной дороги, которая объединит Благовещенск Амурской области и Хэйхэ (КНР) одобрена Главгосэкспертизой, стройка в ближайшие дни вступит в активную фазу, сообщает инвестиционный портал Амурской области.

«Строители завершили подготовку участка для строительства. Проектно-сметная документация объекта получила положительное заключение Главгосэкспертизы», – говорится в сообщении.

Как сообщил губернатор Амурской области Василий Орлов, до конца года планируется подготовить бетонное основание под будущий фундамент «канатки», разработать котлаван, а также забить буронабивные сваи под опору канатной дороги.

«До конца недели генеральный подрядчик стройки подпишет договор и активное строительство уникальной международной канатной дороги между Благовещенском и Хэйхэ начнется в ближайшие дни ... сдать объект планируют в 2022 году», – цитируются в сообщении слова Орлова.

Представитель инвестора исполнительный директор «ЗЭД-девелопмен» Владимир Коновалов отметил, что сейчас есть незначительное отставание от графика, оно связано с тщательной подготовкой документов.

«Из-за ситуации с коронавирусом многие федеральные ведомства работали не в полном режиме, что сказалось на утверждении бумаг. На данный момент все замечания Главгосэкспертизы устранены, что позволит избавиться от проблем при вводе в эксплуатацию», – цитирует портал Коновалова.

Строительство «канатки» стартовало в июле 2019 года, ее протяженность над рекой Амур составит 973 метра, путь по воздуху между двумя странами будет занимать 6 минут. По проекту, канатная дорога будет состоять из четырех линий и работать по маятниковому принципу, как фуникулер. Над Амуром будут ходить гондолы вместимостью 60 человек. Пропускная способность дороги – 457 человек в час и 6-7 тысяч человек в день. Интервал между рейсами не превысит 12-15 минут (сегодня интервал отправления теплоходов составляет 60 минут). Планируемый ежегодный трансграничный поток пассажиров к 2024 году составит 1 миллион человек. Терминальная станция площадью 20 тысяч квадратных метров будет включать залы **пункта пропуска**, торговые площади.

<https://realty.ria.ru/20200922/kanatka-1577589142.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.22.09; ТРУТНЕВ ОЖИДАЕТ, ЧТО Ж/Д МОСТ ИЗ ЕАО В КНР ЧЕРЕЗ АМУР БУДЕТ СДАН В 2021Г**

**Вице-премьер** – полпред **президента РФ** в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев ожидает, что строительство железнодорожного моста Нижнеленинское (Еврейская автономная область) – Тунцзян (провинция Хэйлунцзян, КНР) будет завершено в 2021 году.

«Думаю, эта работа (завершение строительства моста – ИФ) будет закончена в 2021 году. Знаете, очень не люблю переносов сроков строительства. Но здесь действительно были тому причины. Вы знаете, что довольно серьезно углубилось русло реки. Причем именно с российской стороны. Но в любом случае, мост надо достраивать, там уже не так много осталось», – сказал Трутнев журналистам во вторник после церемонии вступления в должность губернатора Еврейской автономной области Ростислава Гольдштейна.

В августе заместитель генерального директора ООО «Рубикон» (инвестор проекта) Мурад Магомедов сообщил, что завершение строительства моста Нижнеленинское может быть перенесено с III квартала 2021 года на более поздний срок из-за корректировки проектной документации и необходимости привлечения дополнительных инвестиций. Он напомнил, что контракт на строительство российской части моста и ж/д подходов заключен с АО «СК «Мост». Общая стоимость контракта составляет около 9 млрд рублей. По состоянию на 3 августа, строительная готовность объекта (мост и ж/д инфраструктура) составляла 72%, в том числе мостовая часть была готова на 91%, железнодорожный путь – на 77%.

Заместитель директора Хабаровского филиала ФГКУ «Росгранстрой» Юрий Гориславец тогда сообщил, что АО «СК «Мост» проведена корректировка проектной и рабочей документации в связи с ошибками по сейсмическим решениям. Получены положительные заключения ФАУ «Главгосэкспертиза России» на техническую и сметную части проекта. Общая стоимость работ увеличилась более чем на 232 млн рублей. Работы подрядчиком не ведутся в связи с отсутствием источников дополнительного финансирования.



Ранее предполагалось, что мост будет введен в июне 2019 года, затем срок был сдвинут на вторую половину года. Затем **пресс-служба** Минвостокразвития РФ сообщила о планах сдать мост не позднее июня 2020 года.

В декабре 2019 года Трутнев сообщил, что мост будет частично перепроектирован, это привело к сдвигу сроков сдачи на полгода. «Надо делать новый проект, потому что часть реки, где строится наша часть моста, намного глубже проектных отметок. Там просто дно вымыло, проект объективно надо менять. Я такое поручение делал. Сейчас подрядчики (группа компаний «СК Мост» – ИФ) и финансирующая организация («Рубикон» – ИФ) пытаются это сделать без привлечения федеральных средств. Они хотят это сделать сами, в том числе подрядчик моста сделал предложение выступить в качестве концессионера», – говорил Трутнев.

Железнодорожный мост Нижнеленинское – Тунцзян строится в ЕАО уже несколько лет. Китайская сторона свою часть уже построила, в марте 2019 года стороны завершили соединение пролетов. Стоимость строительства российской части составляет 9 млрд рублей.

Общая протяженность моста Нижнеленинское – Тунцзян составит 2,21 км, из них российская часть – 309 метров. Протяженность подхода от станции Ленинск-2 до моста – 4,96 км. На всем участке пути от российской до китайской железнодорожной станции запланирована совмещенная колея (1520/1435 мм).

Как ожидается, мост станет частью нового экспортного маршрута и стимулом для создания новых логистических и промышленных кластеров, улучшит транспортную доступность сразу нескольких субъектов Дальнего Востока. Планируется, что на первом этапе грузооборот через мост составит 5,2 млн тонн в год, далее, после реконструкции железнодорожного участка Биробиджан-Ленинск, он возрастет до 20 млн тонн в год.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.22.09; КОНТРАКТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ЗА 10 МЛРД РУБ. ЗАКЛЮЧАТ В КАЛИНИНГРАДЕ ДО КОНЦА ГОДА**

Контракт на строительство в Калининграде нового автомобильного моста через Преголю будет заключен до конца этого года, сообщил журналистам губернатор региона Антон Алиханов.

«Планируем отторговать строительства моста в этом году. У нас пока есть два миллиарда рублей, предусмотренных в федеральном бюджете. Будем торговать его четырёхлетним. Если дополнительного федерального финансирования не будет, будем строить своими силами. Я считаю, что этот мост – один из ключевых и самых сложных мест для транспортной системы. Поэтому будем строить», – заявил Алиханов.

По его словам, власти надеются, что федеральные средства могут появиться, так как нередки ситуации, когда другие регионы не справляются с освоением выделенных финансов и они могут быть перераспределены в Калининградскую область.

Губернатор также сообщил, что на сегодня стоимость моста оценивается в «чуть больше 10 млрд рублей по проекту. Там очень много выносов сетей, линий высокого напряжения, коллекторов и так далее, поэтому он такой недешевый».

Глава региона отметил, что у властей нет планов по демонтажу двухъярусного железнодорожно-автомобильного моста, вместо которого будет построена новая переправа.

«У нас нет планов по демонтажу двухъярусного моста. Он будет стоять. Российские железные дороги передадут двухъярусный мост публичному лицу, скорее всего, администрации Калининграда, которая будет заботиться об его сохранности. Можно сделать из него пешеходный мост, пространственно-музейный, ещё что-то. Но передача состоится не ранее строительства нового железнодорожного моста рядом», – пояснил Алиханов.

Как сообщалось, в Калининграде двухъярусный железнодорожно-автомобильный мост, построенный в довоенное время, выработал свой ресурс. Объект принадлежит РЖД. Мост является главным на транспортных потоках в направлении западной части региона и портов Балтийск и Светлый.

Планируется, что вместо него будут построены два моста – автомобильный и железнодорожный.

<https://www.interfax-russia.ru/northwest/main/v-kaliningrade-do-konca-goda-budet-zaklyuchen-kontrakt-na-stroitelstvo-novogo-avtomobilnogo-mosta-za-10-mlrd-rublej-alihanov>

<https://realty.ria.ru/20200922/kaliningrad-1577588008.html>

### **RNS; 2020.22.09; ЖИТЕЛИ РОССИИ СТАЛИ РЕЖЕ ПОЛЬЗОВАТЬСЯ АВТОБУСАМИ**

Жители России сократили число поездок на автобусах по регулярным маршрутам за последние пять лет, сообщает NEWS.ru со ссылкой на данные Росстата.

Согласно представленной информации, в 2015 году пассажиропоток в автобусах составлял 11,2 млрд человек. В 2019 году этот показатель снизился до 10,4 млрд человек.

Доктор экономических наук НИУ ВШЭ Сергей Смирнов предположил, что пассажиропоток на междугородних маршрутах мог снизиться из-за роста популярности железнодорожных поездок. Помимо этого, он напомнил о снижении численности населения сельских территорий, где автобусы постепенно перестают быть востребованными.

На внутригородских маршрутах в свою очередь происходит реструктуризация. К примеру, в Москве пассажиры отдают предпочтения трамваям.

«Трамваи сегодня стали самым «беспробочным» видом транспорта – на выделенную для них полосу из-за высоких штрафов не выезжают автомобилисты. Автобусы же регулярно стоят в пробках», – пояснил Смирнов.

В заключение эксперт отметил, что причиной снижения популярности автобусов является повышение доступности услуг такси.

<https://rns.online/transport/ZHiteli-Rossii-stali-rezhe-polzovatsya-avtobusami--2020-09-22/>

### **ТАСС; 2020.22.09; В ПЕТЕРБУРГЕ ПЕРЕНЕСЛИ СРОК СТРОИТЕЛЬСТВА ЧЕТВЕРТОЙ ЛИНИИ МЕТРО ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА**

Срок окончания строительно-монтажных работ участка Лахтинско-Правобережной (четвертой) линии Санкт-Петербургского метрополитена со станциями «Горный институт» и «Театральная» перенесли на 2023 год, сообщили во вторник ТАСС в **пресс-службе** генерального подрядчика по строительству метрополитена Санкт-Петербурга – ОАО «Метрострой».

Ранее генподрядчик планировал ввести в эксплуатацию станцию глубокого заложения «Горный институт» в 2022 году, станцию «Театральная» – в 2025 году.

«В связи с изменением лимитов финансирования строительства участка Лахтинско-Правобережной линии со станциями «Горный институт» и «Театральная», внесенных в бюджет города Санкт-Петербурга в связи с пандемией новой коронавирусной инфекции, в условия госконтракта внесено изменение срока окончания строительно-монтажных работ – июль 2023 года», – сказали в **пресс-службе**.

Как отметила собеседница агентства, есть два срока в контракте: срок завершения работ и срок действия контракта. «Сейчас это июль и декабрь 2023 года», – отметила она.

О Лахтинско-Правобережной линии метрополитена

«Метрострой» ведет строительство продолжения Лахтинско-Правобережной линии метрополитена от станции «Спасская» до «Горного института», включая «Театральную».

Совокупная протяженность эксплуатационного пути от станции «Дыбенко» до «Горного института» составит 14,8 км.

Как сообщалось, петербургские власти на этот год увеличили финансирование строительства Лахтинско-Правобережной линии метрополитена на 1,2 млрд рублей. Таким образом, всего в этом году на строительство линии метро выделили 2,12 млрд рублей. Средства перераспределили с суммы, отведенной в 2020 году на строительство Красносельско-Калининской линии, соединяющей юг и северо-восток города. Ее строительством также занимается «Метрострой».

Семнадцатого сентября тоннелепроходческий комплекс «Петровна» завершил проходку первого участка перегонного тоннеля на Лахтинско-Правобережной (четвертой) линии Санкт-Петербургского метро – между станциями «Театральная» и «Спаская». На вторую проходку, протяженностью в 800 м, уйдет несколько месяцев.

<https://tass.ru/obschestvo/9520263>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.22.09; СВЫШЕ 110 ДОРОГ И 5,4 ТЫС ПРИУСАДЕБНЫХ УЧАСТКОВ ПОДТОПЛЕНА В РЕГИОНАХ РФ**

Более 110 автомобильных дорог и порядка 5,4 тысячи приусадебных участков оказались подтопленными паводковыми водами на территории шести регионов России после сильных дождей, сообщил РИА Новости во вторник представитель экстренных служб.

«В 42 населенных пунктах Забайкальского, Красноярского, Приморского, Хабаровского краев, Амурской области и Еврейской автономной области остаются подтопленными 198 жилых и шесть дачных домов, 5 432 приусадебных участка, три социально значимых объекта, три низководных моста и 113 участков автодорог», – сказал собеседник агентства.

Он отметил, что за минувшие сутки в 15 населенных пунктах Хабаровского края и Еврейской автономной области в зоны подтопления попали 16 жилых домов, 122 приусадебных участка и 11 автомобильных дорог. К работам по ликвидации последствий стихии привлечены 909 человек и 209 единиц техники, в том числе 23 плавсредства.

<https://realty.ria.ru/20200922/podtopleniya-1577591597.html>

### **КОММЕРСАНТЪ КРАСНОДАР; ЕЛЕНА РЫЖКОВА; 2020.22.09; ДВОЙНОЙ ПОДРЯД; ДУБЛЕР ЯБЛОНОВСКОГО МОСТА ПОСТРОИТ ООО «СТРОЙЮГРЕГИОН» ЗА 3,4 МЛРД РУБЛЕЙ**

ООО «СтройЮгРегион» выиграло тендер на реализацию второй очереди первого этапа дублера Яблоновского моста в Краснодаре. Компания предложила цену в 3,4 млрд руб. Ранее она также выиграла контракт на строительство первой очереди за 523,8 млн руб. Возведение моста будет реализовано в рамках проекта «Строительство автомобильной дороги Южный подъезд к г. Краснодару от автомобильной дороги А146 Краснодар–Верхнебаканский». Общая стоимость проекта составляет 7,2 млрд руб.

ООО «СтройЮгРегион» выиграло конкурс на строительство Яблоновского моста через реку Кубань в Краснодаре, предложив цену 3,4 млрд руб. Информация об этом появилась на портале госзакупок. Контракт подразумевает строительство мостового перехода. Работы должны начаться сразу после подписания контракта и завершиться до конца ноября 2024 года.

Интересно, что электронный аукцион по выбору подрядчика сначала признали несостоявшимся, поскольку на участие в нем была подана только одна заявка – от ООО «СтройЮгРегион». Компания предложила выполнить работы за 3,48 млрд руб. Комиссия по результатам рассмотрения единственной заявки признала ее соответствующей требованиям. Конкурс на выбор подрядчика для строительства моста-дублера объявили в июле, однако торги приостанавливали из-за жалобы: компания ООО «Инфалинк» посчитала, что заказчик допустил нарушение в комплекте чертежей. Позже **министерство транспорта** и дорожного хозяйства Кубани опубликовало недостающие документы.

Контракт на строительство первой очереди нового Яблоновского моста между краевым **минтрансом** и ООО «СтройЮгРегион» был заключен в октябре прошлого года. Его стоимость составила 523,8 млн руб. Эти средства были направлены на переустройство инженерных коммуникаций, попадающих в зону застройки, и возведение мостовых опор.

По данным системы «СПАРК-Интерфакс», ООО «Стройюгрегион» зарегистрировано в Новороссийске в 2010 году. Основной вид деятельности – строительство автомобильных дорог и автомагистралей. В 2017 году выручка компании составила 2,87 млрд руб., чистая прибыль – 22,9 млн руб. Бенефициаром является Александр Карпенко. Компания неоднократно выступала подрядчиком при прокладке дорог на Кубани и в Адыгее: ремонтировала Суворовский путепровод, трамвайные линии путепровода на улице Садовой в Краснодаре, возводила развязки в районе поселка Глюстенхабля.

Как писал «Ъ-Кубань», дублер Яблоновского моста строят в двадцати метрах от действующего. Первый этап был на 80% завершен в начале августа этого года. Общая протяженность мостового перехода составит 1,1 км, длина самого моста составит 478 метров. Мост будет четырехполосным, с пешеходным тротуаром и велосипедной дорожкой. Стоимость объекта составляет более 5 млрд руб. Дублер должен заменить нынешний двухполосный мост.

Строительство моста через реку Кубань будет реализовано в рамках проекта «Строительство автомобильной дороги Южный подъезд к г. Краснодару от автомобильной дороги А146 Краснодар – Верхнебаканский». Общий объем финансирования проекта составляет 7,2 млрд руб. В 2020 году на строительство выделяют 974 млн руб., из которых 564 млн руб. – средства федерального бюджета.

По словам гендиректора консалтинговой компании «Советникъ» Максима Орешина, скорее всего, ООО «СтройЮгРегион» получит и оставшиеся контракты. «Вероятно, второй этап также будет строить «СтройЮгРегион». В общем, как-то и желающих было немного, что неудивительно при таком объеме работ. Кроме того, для региона, в частности для краевого центра, проект очень важен. Все работы необходимо закончить в срок – ни днем позднее», – сказал господин Орешин. Он также отметил, что заявленной суммы может не хватить: удорожание на 15% – нормальная практика для подобных объектов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4501855>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.22.09; ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДОВ ДО СТАНЦИИ «ШИЕС» В РАСПИСАНИИ НЕТ – РЖД**

В расписании пассажирских поездов не обозначены остановки на станции «Шиес» Северной железной дороги – филиала ОАО «РЖД» в Архангельской области, сообщили «Интерфаксу» в компании во вторник.

«Москва – Шиес» – нет маршрута, даже с пересадками. Прямого сообщения нет и маршруты не заявлены в расписании», – сказал собеседник агентства.

В «РЖД» добавили, что остановок на «Шиесе» по маршруту из Воркуты также нет.

Ранее губернатор Архангельской области Александр Цыбульский сообщил, что станция «Шиес», вблизи которой планировалось построить экотехнопарк, открылась в понедельник.

Он отметил, что региональный **Минтранс** проводит плановую работу с руководством Северного филиала АО «Федеральная пассажирская компания». В адрес общества направлено обращение о возобновлении остановки на железнодорожной станции Шиес для выполнения пассажирских перевозок «Москва – Воркута – Москва». Ведется корректировка расписания пассажирских поездов, продажа билетов до Шиеса откроется «уже в ближайшие дни».

Ранее Цыбульский сообщал, что решение открыть станцию для пассажирских перевозок было принято при содействии **министра транспорта РФ Евгения Дитриха**. Также глава

региона сообщал, что территории в районе станции присвоят категорию земли населенных пунктов.

15 июня 2019 года ООО «Технопарк» завершил работы в рамках первого этапа инженерной подготовки территории для строительства экотехнопарка «Шиес».

В апреле текущего года Цыбульский выступил против строительства полигона в Шиесе. Такой же позиции придерживается и глава соседней республики Коми Владимир Уйба. Правительство Архангельской области в одностороннем порядке расторгло соглашение с ООО «Технопарк» о сопровождении инвестиционного проекта «Шиес» и исключило его из списка приоритетных.

Цыбульский по итогам поездки на Шиес сообщал, что рекультивация территории ведется крайне низко, и не исключил возможность судебных разбирательств с ответственной компанией и штрафов. Он отмечал, что у компании есть время до конца года, чтобы выполнить этап технической рекультивации земли.

В **пресс-службе** правительства Поморья «Интерфаксу» сообщали, что рекультивация земельного участка, где планировалось построить экотехнопарк «Шиес», будет проводиться в два этапа, основные работы планируется завершить в 2024 году.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.22.09; ПАССАЖИРСКАЯ «ДОЧКА» РЖД НА САХАЛИНЕ ОТКАЖЕТСЯ ОТ ЛОКОМОТИВНОЙ ТЯГИ ЗА СЧЕТ ПОСТАВОК РЕЛЬСОВЫХ АВТОБУСОВ ТМХ**

Группа ВЭБ.РФ профинансировала поставку трех рельсовых автобусов РА-3 «Орлан» производства АО «Метровагонмаш» (Мытищи, входит в состав «Трансмашхолдинга», ТМХ) для пригородных пассажирских перевозок в Сахалинской области.

Как сообщила **пресс-служба** Минвостокразвития, проект по обновлению подвижного состава на Сахалине реализуется при финансовой поддержке Фонда развития Дальнего Востока и Арктики (входит в группу ВЭБ.РФ).

Два трехвагонных и один двухвагонный состав передаются в лизинг АО «Пассажирская компания Сахалин» («дочка» РЖД) – перевозчику пассажиров в дальнем и пригородном сообщении на железнодорожном транспорте. Поставки должны быть осуществлены до конца октября 2020 года. В двухвагонном дизель-поезде предусмотрено 133 места, в трёхвагонном – 229. Срок службы поездов – 40 лет.

Это уже вторая очередь реализации проекта – в прошлом году группой ВЭБ.РФ была профинансирована поставка на Сахалин первой партии из трех рельсовых автобусов.

«Новая поставка до конца года позволит заменить двухвагонные рельсовые автобусы на трёхвагонные на самых загруженных участках, а также заменить подвижной состав на локомотивной тяге и на других востребованных пригородных маршрутах. После запуска в эксплуатацию новых поездов прогнозируется снижение расходов перевозчика на ремонт и обслуживание более чем в 4 раза за счет отказа от локомотивной тяги», – отмечается в сообщении.

### **ТАСС; 2020.22.09; КАЛИНИНГРАДСКАЯ ТАМОЖНЯ ВЫЯВИЛА НОВЫЙ КАНАЛ КОНТРАБАНДЫ ТОВАРОВ В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВАГОНАХ**

Калининградские таможенники выявили канал незаконного перемещения через границу товаров – в 27 грузовых вагонах обнаружили специально оборудованные тайники для нелегальной перевозки, сообщила журналистам во вторник пресс-секретарь областной таможни Оксана Иванова.

«В ходе проведения таможенного контроля на таможенных постах **пунктов пропуска** «Советск» и «Нестеров» российско-литовской границы выявлены грузовые железнодорожные вагоны с оборудованными тайниками. Так, в металлических конструкциях полувагонов, перевозящих уголь, были обнаружены отверстия прямоугольной формы, изготовленные кустарным способом, открывающие доступ в

конструктивные полости для скрытного перемещения товаров, в том числе через таможенную границу Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Недавно в одном из таких тайников перемещалась партия сигарет в количестве 2 800 пачек», – рассказала она. Иванова уточнила, что подобного рода тайники таможенники выявили за один лишь месяц уже в 27 единицах железнодорожного подвижного состава.

«В рамках мероприятий по ликвидации выявленного канала незаконного перемещения товаров через таможенную границу ЕАЭС о фактах выявления тайников в подвижном составе проинформированы представители Калининградской железной дороги – филиала ОАО «РЖД», проводится соответствующая работа с арендаторами и собственниками вагонов», – отметила пресс-секретарь таможни.

Как сообщила ТАСС Иванова, с начала года на таможенных постах Калининградской областной таможни изъяли 73 780 пачек сигарет, нелегально перевозимых различными видами транспорта. Общая стоимость составляет около 500 тыс. рублей.

<https://tass.ru/obschestvo/9519669>

### **ТАСС; 2020.22.09; ТЕПЛОВАЗ УГМК ПОЛУЧИЛ ПРАВО ВЫХОДА НА МАГИСТРАЛЬНЫЕ ПУТИ ОАО «РЖД»**

Маневровый тепловоз ТГМ-6-УГМК (заводской номер 185) филиала «Производство полиметаллов» АО «Уралэлектромедь» (предприятие металлургического комплекса Уральской горно-металлургической компании, г. Кировград Свердловской области) получил право выхода на магистральные пути ОАО «РЖД». Этот тепловоз будет курсировать от промплощадки завода до станции «Ежовая», где будет производиться маневровые работы с прибывшими и отправляемыми вагонами. Об этом сообщили во вторник в **пресс-службе** УГМК.

«Это новый этап эксплуатации парка тепловозов филиала, прошедших углубленную модернизацию на Шадринском автоагрегатном заводе. Вовлечение в транспортный процесс модернизированных тепловозов повышает надежность исполнения производственных операций», – сказал начальник железнодорожного управления АО «Уралэлектромедь» Леонид Матвеев.

После регистрации тепловоза в Федеральном агентстве железнодорожного транспорта (**Росжелдоре**) был оформлен акт допуска, предоставляющий право выезда на железнодорожные пути ОАО «РЖД».

Тепловоз был дополнительно оборудован приборами безопасности. В частности, установлена автоматическая локомотивная сигнализация, которая обеспечивает безопасность движения при выполнении маневровых работ.

В планах железнодорожников в 2021 году провести регистрацию еще одного локомотива, что позволит перейти на обработку вагонного парка модернизированными тепловозами.

В УГМК отметили, что новый тепловоз создан с учетом современных требований экологии и безопасности движения. Он оснащен экономичным дизельным двигателем 1200 л.с. и вспомогательной дизель-генераторной установкой, современной электроникой, контролирующей работу узлов и обеспечивающей вывод информации на жидкокристаллический экран монитора пульта управления, кабиной машиниста улучшенной эргономики, кондиционером, яркими светодиодными прожекторами и габаритными фонарями.

<https://tass.ru/novosti-partnerov/9517079>

### **КОММЕРСАНТЪ; 2020.21.09; ДЕНИС ГАЛИЦКИЙ БУДЕТ СУДИТЬСЯ ПО ПОВОДУ ЗАКРЫТИЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ С МИНОБОРОНЫ РФ**

Свердловский районный суд Перми принял к производству иск общественника Дениса Галицкого к Минобороны РФ. Об этом сообщил господин Галицкий на своей странице в Facebook. Общественник продолжает оспаривать закрытие железнодорожных путей

между станциями Пермь I и Пермь II. По его мнению, ведомство не должно было согласовывать прекращение сообщения. Денис Галицкий пишет, что Минобороны «дало себя обмануть и посчитало, что Северный железнодорожный обход Перми дублирует мост через Каму на Транссибе». Заседание по делу назначено на 8 октября.

Ранее Денис Галицкий обращался в Свердловский райсуд с иском к федеральному **минтрансу**, в котором требовал признать незаконным приказ министерства о прекращении движения на указанном участке. Свою позицию истец мотивировал тем, что это решение нарушает его права: ранее господин Галицкий приобрел железнодорожные билеты на городскую электричку, но воспользоваться ими не смог из-за закрытия движения. Общественник заявил также, что процедура и порядок закрытия участка железной дороги были нарушены. Тогда он отметил, что непонятно, на каких условиях Минобороны согласовало данное решение. Однако ответчик представил письменные пояснения о законности приказа. В итоге суд отказал в удовлетворении требований господина Галицкого.

Позже Денис Галицкий опубликовал фрагменты переписки между экс-губернатором Пермского края Максимом Решетниковым и Минобороны РФ по этому поводу. В соответствии с документами, в случае согласования правительство региона готово взять на себя ряд обязательств. В частности, не демонтировать пути до 1 июля 2020 года, сохранить базовые элементы железнодорожной инфраструктуры, в том числе железнодорожную насыпь. Глава региона обещал также организовать места складирования рельсошпальной решетки в согласованных с военными местах для возможного восстановления сообщения. Из ответа Минобороны о согласовании закрытия путей следует, что краевые власти обещали обеспечить дублирующий железнодорожный мост через Каму еще до ввода в эксплуатацию Северного железнодорожного обхода.

<https://www.kommersant.ru/doc/4501087>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.22.09; В ГД К II ЧТЕНИЮ ГОТОВ ПРОЕКТ О ТОРГАХ ПРИ АРЕНДЕ В ПОРТУ ВЛАДИВОСТОК**

Комитет Госдумы по природным ресурсам, собственности и земельным отношениям рекомендовал нижней палате парламента принять во втором чтении законопроект о переходе к предоставлению резидентам свободного порта Владивосток находящихся в государственной или муниципальной собственности земель в аренду по итогам аукционов. На рассмотрение Думы его планируется вынести 29 сентября.

Предоставление земельных участков резидентам свободного порта Владивосток в общем порядке (на аукционе) позволит устранить проблему наличия большого числа недобросовестных заявителей, приобретающих такой статус исключительно с целью получения земельных участков без торгов, пояснило ранее внесенное законопроект правительство РФ.

Сейчас земельные участки предоставляются резидентам свободного порта Владивосток в аренду без проведения торгов. При этом наблюдаются существенные затруднения и злоупотребления, что влечет возникновение конфликта частных интересов и публичных интересов муниципального образования и местного населения, высокую социальную напряженность и негативно влияет на инвестиционный климат свободного порта Владивосток в целом, указывал кабмин.

Одной из существенных проблем, как отмечалось, является конкуренция между резидентами свободного порта Владивосток, претендующими на один и тот же земельный участок. Причем большая часть таких резидентов приобретает данный статус исключительно с целью получения земельных участков в аренду в обход процедуры аукциона.

В значительном количестве случаев получение статуса резидента свободного порта Владивосток осуществляется для целей приобретения земельного участка без торгов и

последующей продажи компании (100% доли участия в обществе) по завышенной цене, без намерения реализовывать инвестиционный проект. В некоторых случаях статус резидента приобретает недобросовестными заявителями в целях продления договоров аренды земельных участков, заключенных с ними до 1 марта 2015 года и подлежащих заключению на новый срок на аукционе, отмечалось в пояснительной записке к законопроекту.

<https://realty.ria.ru/20200922/vladivostok-1577587383.html>

### **ТАСС; 2020.22.09; ИСПЫТАНИЯ БЕСПИЛОТНЫХ СУДОВ БУДУТ ПРОХОДИТЬ В 11 СУБЪЕКТАХ РОССИИ**

Испытания беспилотных судов планируется провести в 11 субъектах РФ, сообщили ТАСС в **пресс-службе** Минпромторга.

Ранее о том, что Минфин, **Минтранс**, Минприроды, Минэкономразвития, а также **Росморречфлот** поддержали проект постановления правительства о проведении эксперимента по эксплуатации беспилотных судов под российским флагом, сообщило издание РБК.

«Проектом постановления предусмотрено утверждение положения о проведении эксперимента по опытной эксплуатации автономных судов под государственным флагом Российской Федерации, в котором обозначены следующие субъекты Астраханская область, Калининградская область, Краснодарский край, Ленинградская область, Магаданская область, Мурманская область, Приморский край, Ростовская область, Санкт-Петербург, Сахалинская область, Хабаровский край, в морских портах которых зарегистрированы автономные суда», – рассказали ТАСС в Минпромторге.

Первые участники проекта

В **пресс-службе** министерства отметили, что в соответствии с разработанным документом эксперимент начнется 1 октября 2020 года продлится до 31 декабря 2025 года. При этом в рамках проекта «Разработка единой технологической платформы безэкипажного управления морскими судами коммерческого флота различного назначения» планируется проведение эксперимента в октябре 2020 года. В эксперименте примут участие танкер «Михаил Ульянов» («Совкомфлот»), который совершает регулярные рейсы между Мурманском и МЛСП «Приразломная», и сухогруз «Пола Анфиса» («Пола Райз»), который будет выполнять регулярные рейсы в акватории Черного и Каспийского морей, а также связка из грунтоотвозной баржи «Рабочая» и земснаряда «Редут» («Росморпорт») в акватории порта «Кавказ».

В **пресс-службе Минтранса** в свою очередь подтвердили ТАСС, что министерство поддержало проведение такого эксперимента и согласовало соответствующий проект постановления правительства.

Ранее **глава Росморречфлота Александр Пошивай** в интервью ТАСС рассказал, что **Минтранс** и Росморречфлот разрабатывают правовые нормы для использования судов без экипажа. Они будут функционировать на основе технологии ГЛОНАСС и российского программного обеспечения.

<https://tass.ru/ekonomika/9524169>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.22.09; РОСМОРРЕЧФЛОТ НАМЕРЕН К ОКТЯБРЮ 2022Г РЕКОНСТРУИРОВАТЬ ШЛЮЗ НА КАМЕ В ТАТАРСТАНЕ ЗА 1,1 МЛРД РУБ.**

**Росморречфлот** объявил конкурс с ограниченным участием на реконструкцию Нижне-Камского шлюза на р. Каме в Набережных Челнах (Татарстан), говорится в материалах сайта госзакупок.

Начальная (максимальная) цена составляет 1,1 млрд рублей.



Заявки от участников принимаются до 13 октября, их рассмотрение пройдет в два этапа, 13 и 16 октября.

Согласно техническому заданию, победителю предстоит в срок до 30 сентября 2022 года выполнить реконструкцию гидравлического и механического оборудования, а также кабельных каналов подводных переходов камер шлюза.

Нижне-Камский судоходный однокамерный шлюз с двумя параллельными нитками расположен у левого берега. Шлюз был введен во временную эксплуатацию в 1979 году, в постоянную – в 1986 году, используется для пропуска судов, поддержания подпорного уровня воды и пропуска паводковых вод. Высотный габарит судов ограничивает мост Нижнекамского гидроузла у верхних ворот шлюза.

Ранее со ссылкой на **пресс-службу** Главгосэкспертизы России сообщалось, что Нижне-Камский шлюз является самым загруженным в Камском бассейне. Реконструкция шлюза проводится в рамках госпрограммы «Развитие транспортной системы» и финансируется из средств федерального бюджета. Как сообщалось, работы планировалось завершить в 2020 году.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.22.09; ОСК С ПАРТНЕРАМИ ОБСУЖДАЕТ СОЗДАНИЕ РОССИЙСКО-КОРЕЙСКОГО СУДОСТРОИТЕЛЬНОГО КЛАСТЕРА**

АО «Объединённая судостроительная корпорация» (ОСК) рассчитывает на развитие сотрудничества с судостроителями Южной Кореи, планирует создание российско-корейского судостроительного кластера, сообщил глава ОСК Алексей Рахманов.

«В рамках соглашения о сотрудничестве (с Российско-корейской ассоциацией производителей морского оборудования – ИФ) мы ведем работу по созданию российско-корейского кластера по судостроению и судовому оборудованию», – сказал Рахманов в ходе онлайн бизнес-диалога «Россия – Республика Корея».

По его словам, проект предусматривает развитие инженерного центра, выбор совместного судостроительного проекта и в перспективе появление совместной верфи в России. В качестве совместного проекта ОСК предложила судостроителям Южной Кореи рассмотреть проект строительства краболовного судна, отметил глава ОСК.

Среди других направлений сотрудничества с корейскими партнерами в сфере морского оборудования ОСК видит перспективы совместной работы над системой погрузки и хранения СПГ, создание двухтопливных двигателей и пропульсивных систем, оборудования для очистки балластных вод.

Глава ОСК также отметил направление цифровой трансформации. «Здесь мы также готовы к обмену опытом в разработке цифровой верфи и программного обеспечения для 3D-моделирования», – сказал он.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.22.09; РОССИЙСКИЙ МОРЯК ОБЪЯВИЛ НА ТАНКЕРЕ В ТУРЦИИ ГОЛОДОВКУ ИЗ-ЗА НЕВЫПЛАТЫ ЗАРПЛАТЫ**

Старший помощник капитана танкера Shovket Alekperova компании Palmali, который с мая стоит на рейде порта Стамбул, объявил голодовку, сообщается на сайте Российского профессионального союза моряков.

«Старший помощник находится на борту танкера Shovket Alekperova уже 13 месяцев. Ему не платят зарплату и не списывают. На берегу у моряка кредиты и ипотека. В дело уже включились судебные приставы. Голодовка для него – последняя возможность сдвинуть ситуацию с мертвой точки», – говорится в сообщении.

Отмечается, что на танкере на текущий момент остаются двое россиян – ростовский капитан и старпом из Астрахани, а также десять азербайджанцев. На все требования моряков вернуть их домой Palmali отвечает молчанием.

«По сути, компания просто бросила судно вместе с экипажем, никакой реакции ни на наши обращения, ни на сообщения моряков нет. Единственная надежда на страховую

компанию, которая по условиям Конвенции о труде в морском судоходстве обязана оплатить репатриацию экипажу брошенного судна», – цитируются на сайте слова инспектора Международной федерации транспортников в Новороссийске Ольги Ананьиной.

Кроме того, в сообщении приводятся слова представителя Palmali Махмуда Имансой, который утверждает, что смена на танкер готовится в ближайшее время.

«Мы стоим обеспокоенные, воды тоже нет. Есть немного продуктов, которые приготовить можем только на костре», – цитируются также в сообщении слова капитана танкера Вадима Каючкина.

### **ПРАЙМ; 2020.22.09; АЭРОПОРТЫ МОСКВЫ И САНКТ-ПЕТЕРБУРГА ПОЛУЧАТ НОВЫЕ ТЕПЛОВИЗОРЫ ДО КОНЦА НЕДЕЛИ – МИНТРАНС**

**Пункты пропуска** через российскую границу – аэропорты «Домодедово», «Жуковский», «Пулково» и несколько морских портов Санкт-Петербурга – до конца недели получат новые стационарные тепловизоры, сообщила **пресс-служба Минтранса РФ**.

В данный момент завершена сборка первой партии тепловизоров. «На текущей неделе новое оборудование поступит в международные аэропорты «Домодедово», «Жуковский» и «Пулково», а также в ряд морских портов Санкт-Петербурга», – говорится в сообщении. По данным министерства, обновленные тепловизоры стали более чувствительными и точными. Так, теперь на измерение температуры тела не будет влиять место, откуда человек попадает в контролируемую зону – с улицы, автобуса или самолета. Кроме того, преимуществом оборудования стала способность считывать информацию о людях, даже если они находятся в медицинских масках или темных очках.

На ту же тему:

<https://rg.ru/2020/09/22/passazhirov-v-rossijskih-aeroportah-nachnut-skanirovat-novymi-teplovizorami.html>

<https://www.fontanka.ru/2020/09/22/69476503/>

<https://nevnov.ru/835868-pulkovo-i-aeroporty-moskvy-poluchat-novye-teplovizory>

<https://bm24.ru/novosti/aeroporty-oboruduyut-statsionarnymi-teplovizorami/>

<https://peterburg2.ru/news/novyy-vysokochuvstvitelnyy-teplovizor-ustanovyat-v-aeroportu-pulkovo-78780.html>

<https://karpovka.com/2020-09-22/pulkovo-osnastyat-novymi-teplovizorami/>

### **ТАСС; 2020.22.09; «БЕЛАВИА» НАЧНЕТ ПОЛЕТЫ В МОСКВУ С 30 СЕНТЯБРЯ**

Авиакомпания «Белавиа» начнет полеты в Россию с 30 сентября, рейсы будут осуществляться в московский аэропорт Домодедово один раз в неделю по средам. Об этом сообщили ТАСС во вторник в **пресс-службе** национального авиаперевозчика Белоруссии.

«Полеты начнутся 30 сентября. Рейсы будут осуществляться в Домодедово один раз в неделю по средам», – отметили в компании.

В **пресс-службе** добавили, что позднее проинформируют пассажиров об ограничениях, введенных в связи с пандемией коронавируса.

Как сообщили в посольстве Белоруссии в РФ, при въезде в Россию белорусским гражданам необходимо будет предъявить отрицательный результат теста на коронавирус и декларацию о состоянии здоровья.

Из-за ситуации с распространением коронавируса Россия с 27 марта полностью закрыла регулярное и чартерное международное авиасообщение, были возможны только спецрейсы для возвращения пассажиров домой. 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/9519201>

<https://ria.ru/20200922/aviareysy-1577595664.html>

### **ТАСС; 2020.22.09; AIR ASTANA ВОЗОБНОВИТ ПОЛЕТЫ ИЗ НУР-СУЛТАНА В МОСКВУ С 26 СЕНТЯБРЯ**

Казахстанская авиакомпания Air Astana возобновит пассажирские рейсы из Нур-Султана в Москву с 26 сентября. Об этом сообщила **пресс-служба** авиаперевозчика на своей странице в Facebook во вторник.

«26 сентября Air Astana возобновляет полеты по маршруту Нур-Султан – Москва (Домодедово) на авиалайнере Boeing 767. Первый рейс состоится в субботу, а последующие будут выполняться по средам», – говорится в сообщении.

Отмечается, что этим рейсом могут воспользоваться только граждане России и Казахстана, а также лица, имеющие вид на жительство в Казахстане. При этом в авиакомпании отметили, что граждане Казахстана и третьих стран, имеющие вид на жительство в Казахстане, отправляясь в Россию, должны пройти ПЦР-тест на коронавирус не ранее, чем за 72 часа до вылета и заполнить анкету. «Граждане России должны заполнить анкету и сдать тест в течение 72 часов после прибытия. Транзит через Москву в третьи страны временно запрещен», – уточнили в авиакомпании.

Как следует из опубликованной 16 сентября обновленной версии постановления главного государственного врача Казахстана, пассажиры, прибывающие воздушным транспортом из России в республику, должны будут предъявить справку об отсутствии коронавируса либо в течение 48 часов сдать ПЦР-тест, либо пройти 14-дневный домашний карантин.

<https://tass.ru/ekonomika/9520359>

### **ТАСС; 2020.22.09; CYPRUS AIRWAYS ПЛАНИРУЕТ ВОЗОБНОВИТЬ ПОЛЕТЫ В МОСКВУ В ЗИМНИЙ СЕЗОН**

Кипрская авиакомпания Cyprus Airways планирует возобновить полеты из Ларнаки в Москву в предстоящий зимний сезон. Об этом сказано в заявлении крупнейшего кипрского авиаперевозчика, размещенном во вторник на его сайте.

«Мы постоянно отслеживаем сеть наших маршрутов с учетом ситуации с пандемией коронавируса и потребностей наших клиентов. Мы рады тому, что включим рейсы в Москву в наше зимнее расписание после успешных вывозных рейсов, которые выполнялись в летний сезон», – цитирует авиакомпания своего главного операционного директора Георге Маврокостаса. Точные сроки возобновления полетов в столицу РФ в заявлении не указаны.

Регулярные полеты Cyprus Airways в Россию были прекращены 21 марта после приостановки властями острова пассажирского авиасообщения на фоне пандемии нового коронавируса. С тех пор и российские, и кипрские авиакомпании выполняли между РФ и Кипром только вывозные авиарейсы.

Авиакомпания также сообщила о том, что собирается выполнять в зимний сезон авиарейсы в два греческих города: Афины и Ираклион. Cyprus Airways планирует совершать полеты в Тель-Авив, но только после того, как в Израиле стабилизируется ситуация вокруг распространения коронавируса.

В официальном списке кипрского Минздрава, в котором государства разделены на категории в зависимости от степени эпидемической угрозы, Россия в настоящий момент находится в числе стран группы С (буква латинская), туристов из которых Республика Кипр не принимает. Чтобы россияне могли прилетать на Кипр с целью отдыха, РФ должна быть переведена хотя бы в группу В. Туристам из стран этой категории для прибытия на Кипр необходимо иметь сертификат об отрицательном результате диагностического теста на коронавирус, сданного не ранее чем за 72 часа до вылета на остров. В качестве альтернативы им также можно сдать анализ на наличие этой инфекции уже в аэропорту прилета, однако до получения результата этого теста они не смогут

пройти через пункт пограничного контроля, то есть официально пересечь кипрскую границу.

<https://tass.ru/ekonomika/9519629>

### **ТАСС; 2020.22.09; ПОСОЛЬСТВО РОССИИ ПРЕДУПРЕДИЛО О ЗАКРЫТИИ ТРАНЗИТНОЙ ЗОНЫ В ЛОНДОНСКОМ АЭРОПОРТУ ГАТВИК**

Посольство РФ в Великобритании предупредило российских граждан, следующих транзитом через лондонский аэропорт Гатвик, о необходимости оформления транзитных виз. Соответствующее сообщение было во вторник размещено на сайте диппредставительства.

«Обращаем ваше внимание на тот факт, что в лондонском аэропорту Гатвик на неопределенный срок закрыта транзитная зона, – говорится в документе. – Всем пассажирам, следующим транзитом из России через Гатвик в третьи страны или из третьих стран через Гатвик в Россию, необходимо проходить паспортный контроль и при этом в обязательном порядке иметь предварительно оформленную британскую транзитную визу. Убедительно просим учитывать данную информацию при планировании транзита через аэропорт Гатвик и внимательно ознакомиться с порядком оформления транзитных виз в Великобританию».

<https://tass.ru/obschestvo/9521269>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.22.09; ВОЗОБНОВЛЕНИЕ АВИАРЕЙСОВ В БЕЛОРУССИЮ, КАЗАХСТАН, КИРГИЗИЮ И ЮЖНУЮ КОРЕЮ ПОКА НЕ ЗАИНТЕРЕСОВАЛО ТУРИСТОВ**

Туристы не спешат бронировать туры в Белоруссию, Киргизию, Казахстан и Южную Корею, несмотря на возобновление авиасообщения РФ с этими странами, сообщила portalу «Интерфакс-Туризм» пресс-секретарь Российского союза туриндустрии (РСТ) Ирина Тюрина.

Россия возобновила авиаперевозки в три страны СНГ 21 сентября, а с 27 сентября восстанавливает воздушное сообщение с Южной Кореей.

«Из этих стран россияне больше всего ждали открытия Белоруссии, экскурсионный и лечебный отдых в которой востребован круглый год. Но один рейс в неделю для туризма не интересен. Ранее «Аэрофлот» и «Белавиа» летали туда 20-30 раз в неделю, плюс было активное железнодорожное сообщение. Кроме того, туристов смущает нестабильная политическая обстановка», – сказала Тюрина.

Она напомнила, что правила въезда в Белоруссию весьма лояльны: у туристов не требуют справки об отсутствии COVID-19 и прохождения карантина.

«Что касается Киргизии, то там популярен отдых на озере Иссык-Куль, но сезон уже закончился. К тому же Средняя Азия обходится весьма недешево за счет перелета, и выбирают ее, как правило, искушенные путешественники. А вот в Узбекистане и Армении сейчас как раз самый сезон, туристы интересуются, но границы закрыты», – сообщила Тюрина.

По ее словам, надежды у туроператоров есть на Казахстан, поскольку на направлении нет ярко выраженной сезонности, а отели снизили цены из-за COVID-19. При въезде в страну не нужно проходить карантин, но требуется справка об отсутствии коронавируса.

«В Казахстан чаще едут с деловыми целями. Там интересные экскурсии на природу, как раз наступила золотая осень. Туристы звонят, выясняют условия посещения. Но запросов на туры пока нет», – сказала эксперт.

Сложнее всего путешественникам попасть в Южную Корею. По прибытии в аэропорт Сеула нужно сдать тест на коронавирус, а затем вне зависимости от его результата провести в карантине 14 дней. Нахождение в специальном помещении обойдется в \$100 в день. Кроме того, Южная Корея приостановила безвизовый режим с Россией, а

посольство страны не принимает документы на туристические визы. «На новостях об открытии границ с Южной Кореей туроператоры стали получать звонки. Но когда туристы узнали условия въезда, решили подождать. О восстановлении турпотока в страну можно будет говорить только после снятия всех ограничений», – рассказала Тюрина.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.22.09; ГРУППА АЭРОФЛОТ В АВГУСТЕ ЗАМЕДЛИЛА ПАДЕНИЕ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ДО 41%**

Группа «Аэрофлот» снизила пассажиропоток в августе 2020 г. на 41% в сравнении с тем же месяцем прошлого года, до 3,8 млн человек, говорится в сообщении компании.

В июле падение перевозок было на уровне 55% год к году, в июне – 79%.

На внутренних линиях группа перевезла в августе 3,55 млн человек (+0,4%), на международных – 237 тыс. (-92%).

Пассажирооборот за отчетный период уменьшился на 52%, до 7,9 млрд пассажиро-километров, предельный пассажирооборот – на 49%, до 9,2 млрд кресло-километров. При этом занятость кресел в авиакомпаниях группы уменьшилась на 4,2 процентных пункта, до 86%.

Авиакомпания «Аэрофлот – российские авиалинии» в прошлом месяце сократила пассажиропоток на 60%, до 1,46 млн пассажиров. На внутренних линиях компания перевезла чуть более 1,3 млн человек (-24%), на международных – порядка 126 тыс. (-94%). Пассажирооборот уменьшился на 70%, до 3 млрд пассажиро-километров, предельный пассажирооборот – на 66%, до 3,8 млрд кресло-километров. Занятость кресел компании упала на 9,3 п.п., до 79%.

«В августе продолжилось восстановление объемов внутренних перевозок группы «Аэрофлот», а также началось восстановление международного авиасообщения. В результате отмечается рост пассажиропотока в августе против июля, а также улучшение показателя загрузки кресел. В сентябре 2020 года в дополнение к рейсам в Турцию, Великобританию и Швейцарию в связи с разрешением регуляторов с ограниченной частотностью добавились рейсы в Египет, ОАЭ и на Мальдивы», – отмечает компания.

В январе-августе пассажиропоток группы «Аэрофлот» составил 19,6 млн человек (-52%), занятость кресел – 72% (-10 п.п.). Флагманская компания перевезла 10,3 млн человек (-59%) при занятости кресел 66% (-14 п.п.)

В августе из парка авиакомпании «Аврора» выбыл один ДНС8-300. На конец месяца парк всей группы насчитывал 358 воздушных судов, авиакомпании «Аэрофлот» – 245 единиц.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.22.09; АЭРОФЛОТ С ТРУДОМ ОБСЛУЖИВАЕТ ДОЛГИ В УСЛОВИЯХ COVID-ОГРАНИЧЕНИЙ, НО С ПРОБЛЕМАМИ КОМПАНИЯ СПРАВИТСЯ – ГРЕФ**

«Аэрофлот» с трудом обслуживает свои долги в условиях ограничений, связанных с пандемией COVID-19, но с проблемами компания справится, считает президент – председатель правления Сбербанка (МОЕХ: SBER) Герман Греф.

«У целого ряда заемщиков очень непростая ситуация, и в первую очередь в силу того, что пока экономическая активность в этих отраслях еще не восстановилась. Возьмем отрасль перевозок. «Аэрофлот» – прекрасная компания, очевидно, что переживет эту тяжелую ситуацию, но пока, конечно, они с большим трудом обслуживают все свои долги», – сказал Греф в интервью телеканалу «Россия 24» (ВГТРК).

Ранее на фоне кризиса из-за пандемии «Аэрофлот» привлек в Сбербанке кредиты на 70 млрд руб. под пятилетние госгарантии, а также несколько льготных (с субсидируемой ставкой) кредитов в рамках антикризисной госпрограммы.

За I полугодие группа «Аэрофлот», согласно ее отчетности, нарастила объем кредитов и займов примерно в 4 раза в сравнении с показателем на конец прошлого года, до 64,4 млрд руб. В том числе краткосрочные кредиты и займы выросли в 3,6 раза, до 45,8 млрд

руб. В отчетном периоде «Аэрофлот» кредитовался в Совкомбанке, СМП банке, Россельхозбанке, Газпромбанке (МОЕХ: GZPR), Альфа-банке, банке «Интеза», ВБРР, Росбанке (МОЕХ: ROSB), Промсвязьбанке (МОЕХ: PSKB), Сбербанке.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.22.09; «ШЕРЕМЕТЬЕВО» ЗАМЕДЛИЛО ПАДЕНИЕ ПАССАЖИРОПОТОКА В АВГУСТЕ ДО 58%**

«Шереметьево» снизило пассажиропоток в августе 2020 года на 58% относительно того же периода прошлого года – до 2,2 млн человек, следует из данных аэропорта.

В июле показатель был на уровне 1,4 млн человек, что на 72% меньше, чем годом ранее.

Улучшение динамики к июлю аэропорт объясняет высоким спросом на перелеты по внутренним туристическим направлениям: перевозки в Симферополь, Сочи, Анапу и Геленджик выросли в августе на 29% год к году, до 588 тыс. человек. Также аэропорт отмечает частичное восстановление международных перевозок: в августе РФ разрешила полеты в Турцию, Великобританию, Швейцарию, рейсы туда открыл базовый перевозчик «Шереметьево» – «Аэрофлот».

С начала года «Шереметьево» обслужило 13,5 млн пассажиров (-60%). Основной объем пассажиропотока ему обеспечили «Аэрофлот», Nordwind, «Россия», Pegas Fly, Royal Flight и Air France.

По итогам года «Шереметьево» ожидает падения пассажиропотока на 57%, до 21,5 млн человек, заявлял первый замгендиректора аэропорта Андрей Никулин. К уровню прошлого года – 50 млн пассажиров – «Шереметьево» надеется выйти летом или в сентябре следующего года, говорил он, но это зависит от ситуации с пандемией COVID-19 в мире.

Другие аэропорты Московского авиаузла – «Домодедово» и «Внуково» – пока не отчитывались о перевозках за прошлый месяц.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.22.09; АЭРОПОРТ ЧЕЛЯБИНСКА В 2020Г ОЖИДАЕТ СНИЖЕНИЯ ПАССАЖИРОПОТОКА БОЛЕЕ ЧЕМ НА 23%**

Международный аэропорт «Челябинск» им. И.В. Курчатова (АО «Челябинское авиапредприятие») в 2020 году прогнозирует пассажиропоток на уровне 1,3 млн человек против 1,7 млн человек в прошлом году, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе аэропорта.

Таким образом, в этом году прогнозируется снижение пассажиропотока на 23,5%.

«Пассажиропоток снизился по понятным причинам – под действием последствий коронавируса, когда были закрыты международные направления и сокращены внутренние рейсы», – сказал представитель пресс-службы.

Он отметил, что пассажиропоток по итогам года снизится, в большей степени, под влиянием падения объемов международных авиаперевозок. Так, за 8 месяцев этого года пассажиропоток на международных авиалиниях сократился на 87% по сравнению с показателем аналогичного периода прошлого года. В 2019 году, по словам представителя пресс-службы, на международных рейсах аэропорт обслужил порядка 277 тыс. человек.

Вместе с тем он отметил, что в целом ситуация с перевозкой начала восстанавливаться, и «в следующем году мы очень надеемся выйти на «доковидный» уровень».

### **РИА НОВОСТИ; 2020.22.09; АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ ЧИТОЙ И УЛАН-УДЭ СТАНЕТ ЕЖЕДНЕВНЫМ**

Авиакомпания «СиЛА» с 27 сентября начнет выполнять ежедневные субсидируемые рейсы Чита – Улан-Удэ, ранее полеты по этому маршруту выполнялись четыре раза в неделю, сообщает пресс-служба правительства Забайкальского края.

Авиабилет по субсидированному тарифу по этому маршруту будет стоить около 3,3 тысячи рублей.

В **пресс-службе** напомнили, что, согласно постановлению правительства, в августе возможность оказания федеральной поддержки распространилась еще на ряд межрегиональных авиамаршрутов. Среди них – восемь маршрутов из Читы: Якутск – Чита, Чита – Нижнеангарск, Чита – Нерюнгри, Чита – Алдан, Улан-Удэ – Чита, Чита – Благовещенск, Чита – Таксимо, Чита – Братск.

Федеральная субсидия дает возможность снизить цены на билеты за счет применения фиксированного специального тарифа, размеры которого ниже коммерческих тарифов на несубсидируемых рейсах. Специальный тариф применяется ко всем категориям граждан на 100 процентов пассажирской емкости самолета.

<https://ria.ru/20200922/aviasoobschenie-1577594014.html>

### **ТАСС; 2020.22.09; UTAIR С ОКТЯБРЯ ВОЗОБНОВИТ ПРЕРВАННЫЕ ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА РЕЙСЫ ИЗ УФЫ В САМАРУ**

Авиакомпания Utair с 3 октября возобновит полеты по маршруту Самара – Уфа, прерванные из-за пандемии коронавируса. Рейс будет выполняться два раза в неделю, сообщает во вторник **пресс-служба** перевозчика.

«С 3 октября Utair возобновляет полеты по маршруту Самара – Уфа. Авиакомпания будет выполнять рейс по вторникам и субботам», – говорится в сообщении.

По данным **пресс-службы**, рейс будет выполняться на самолете ATR-72, рассчитанном на 70 пассажиров. Время в пути – 1 час 15 минут. Время вылета из Самары – 13:50, время прибытия в Уфу – 16:05. В обратном направлении самолет вылетает в 17:00, прибытие в Самару – в 17:15. «Utair продолжает развивать свою региональную маршрутную сеть, дополняя ее перспективными направлениями. Прямой рейс свяжет одни из самых крупных городов Приволжского федерального округа», – приводятся в сообщении слова президента «Utair – пассажирские авиалинии» Павла Пермякова.

Как сообщили ТАСС в **пресс-службе** перевозчика, рейс был приостановлен в апреле 2020 года из-за пандемии.

<https://tass.ru/ekonomika/9519381>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.22.09; AZUR AIR ДОСРОЧНО СВОРАЧИВАЕТ ПОЛЕТНУЮ ПРОГРАММУ ИЗ МОСКВЫ В КРАСНОЯРСК**

Авиакомпания AZUR air 22 сентября выполнит последний рейс по маршруту Москва-Красноярск, все последующие рейсы авиакомпании на данном направлении отменены, сообщили «Интерфаксу» в **пресс-службе** аэропорта Красноярска (ООО «Аэропорт Емельяново»).

Таким образом, полетная программа по данному направлению, заявленная до 23 октября 2020 года, свернута досрочно.

AZUR air начала летать из Москвы в Красноярск 17 июля 2020 года. Рейсы выполнялись по вторникам, пятницам и воскресеньям на самолетах Boeing 737-800.

«После комплексного анализа текущей ситуации авиакомпания посчитала, что полеты по данному направлению после 22 сентября экономически нецелесообразны», – пояснили «Интерфаксу» в **пресс-службе** AZUR air.

На данный момент на направлении Москва-Красноярск полеты выполняют авиакомпании «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT), «Победа», S7, Nordstar, Nordwind (совместно с Pegas Fly) и «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR).

### **ИНТЕРФАКС; 2020.22.09; RED WINGS ПОЛУЧИЛА ИСКИ ОТ АВИАКОМПАНИИ-ПАРТНЕРА SMARTAVIA НА СУММУ БОЛЕЕ 260 МЛН РУБ.**

Авиакомпания Smartavia (ранее летала под брендом «Нордавиа») подала несколько судебных исков на общую сумму более 260 млн руб. к партнеру по бизнес-альянсу – авиакомпании Red Wings.

Первый иск почти на 15,6 млн руб. подан в Арбитражный суд Архангельской области в начале июля. По данным материалов судебной картотеки, Smartavia потребовала погасить долг за перевозку пассажиров по договору 2016 года. Второй иск на 75 млн руб. компания подала в июле в Арбитражный суд Москвы. Речь шла о задолженности по соглашениям о совместной эксплуатации рейсов и договору на оказание инженерных услуг, заключенным в 2016-17 гг.

В августе Smartavia вновь обратилась в Арбитражный суд Архангельской области, требуя от Red Wings более 100 млн руб. долга по договору займа, заключенному в прошлом году. Еще один иск – на 73 млн руб. – компания подала в сентябре, материалы, разъясняющие суть претензий, пока не опубликованы. Заседания по первым трем искам назначены на октябрь.

Несколько лет назад у Smartavia и Red Wings был общий владелец – бизнесмен Сергей Кузнецов. Но в 2016 году Red Wings перешла в собственность лизинговой «Ильюшин финанс Ко» (входит в ПАО «ОАК» (MOEX: UNAC) «Ростеха»): часть акций была получена ей в счет долгов по лизинговым платежам за самолеты, часть – выкуплена. Перевозчики, тем не менее, продолжили работать в одном альянсе, управляя общей маршрутной сетью и самолетным парком. В 2017 году сообщалось, что акционеры Smartavia и Red Wings решили объединить их в холдинг с общим капиталом, но позднее отказались от этой идеи.

В этом году стало известно о серьезной трансформации бизнеса Red Wings. Сначала компания сообщила о планах развиваться в сегменте бизнес-перевозок на базе российских самолетов (в парке компании, помимо 16 Airbus A320/321, четыре Ту-204), а весной власти РФ с целью поддержки отечественного авиапрома одобрили программу поставки Red Wings 60 самолетов Sukhoi Superjet 100. В Red Wings «будет отрабатываться новая, эталонная модель организация сервиса и ремонта, чтобы не было больше нареканий, что российские самолеты уступают западным», заявлял **вице-премьер** РФ Юрий Борисов.

«Авиакомпания Smartavia продолжает работать с партнером по коммерческому альянсу авиакомпанией Red Wings. Отношения между двумя компаниями позитивные и строятся на принципах партнерства и взаимопонимания, – сообщил «Интерфаксу» официальный представитель Smartavia. – Что касается исковых требований Smartavia, то это обычный рабочий процесс в рамках хозяйственных отношений. В настоящее время обе компании находятся на стадии согласования заключения мирового соглашения, по которому задолженность будет погашена».

В Red Wings не смогли оперативно ответить на запрос агентства.

По данным **Росавиации**, Red Wings в прошлом году перевезла почти 3,1 млн человек и заняла десятую строчку среди крупнейших авиакомпаний РФ, Smartavia перевезла на своих Boeing-737 более 2 млн пассажиров и стала 13-й крупнейшей.

[Вернуться в оглавление](#)