



Ежедневный мониторинг СМИ

29 СЕНТЯБРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

КОММЕРСАНТЬ; 2020.28.09; МОДЕРНИЗАЦИЯ В КОМПЛЕКСЕ; ЗА СЧЕТ ЧЕГО МОЖЕТ «ВЫЕХАТЬ» ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ РЕГИОНОВ	5
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.29.09; СОБЯНИН И ВОРОБЬЕВ ПРЕДЛАГАЮТ НАКАЗЫВАТЬ АЭРОПОРТЫ ЗА ПОМЕХИ СТРОИТЕЛЬСТВУ; ПРАВИТЕЛЬСТВО СОЗДАЛО РАБОЧУЮ ГРУППУ ДЛЯ ОБСУЖДЕНИЯ ПРЕДЛОЖЕНИЯ МЭРА И ГУБЕРНАТОРА	8
ГТРК САМАРА; 2020.28.09; САМАРСКАЯ ОБЛАСТЬ ПРИЗНАНА АБСОЛЮТНЫМ ЛИДЕРОМ СРЕДИ РЕГИОНОВ СТРАНЫ ПО УРОВНЮ РАЗВИТИЯ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА	10
ТАСС; 2020.28.09; ПУТИН ПОРУЧИЛ ПРОРАБОТАТЬ ПРОЕКТЫ РАЗВИТИЯ ДОРОГ НА ЧЕРНОМОРСКОЕ ПОБЕРЕЖЬЕ	13
ТАСС; 2020.28.09; ХУСНУЛЛИН ЗАЯВИЛ, ЧТО В СТРОИТЕЛЬСТВЕ ДОРОГ В РОССИИ НЕ ХВАТАЕТ УЧАСТИЯ ЧАСТНЫХ ИНВЕСТИТОРОВ	14
ТАСС; 2020.28.09; МИНТРАНС ПРЕДЛАГАЕТ УВЕЛИЧИТЬ СУБСИДИИ НА РЕГИОНАЛЬНЫЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ В 2021-2023 ГОДАХ.....	14
ТАСС; 2020.28.09; НАЗВАНЫ РЕГИОНЫ, СТАВШИЕ В АВГУСТЕ САМЫМИ УПОМИНАЕМЫМИ В СМИ В КОНТЕКСТЕ НАЦПРОЕКТОВ.....	15
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2020.29.09; НАЦПРОЕКТЫ НАПРАВИЛИ НА МЕСТА; РЕГИОНЫ ОЗНАКОМЯТ С НОВЫМИ ЦЕЛЯМИ ЦЕНТРА	15
ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ЛАРУ; 2020.29.09; ПОЛЕЗНЫЙ ГОССОВЕТ: ВЕРНЕТСЯ ЛИ РФ К ПРЕЖНИМ ОГРАНИЧЕНИЯМ ИЗ-ЗА COVID; ПРИДЕТСЯ ЛИ ПРИБЕГАТЬ К ЧУВСТВИТЕЛЬНЫМ ДЛЯ ЭКОНОМИКИ МЕРАМ, ЗАВИСИТ ОТ КАЖДОГО, СЧИТАЕТ ПРЕЗИДЕНТ	16
ИЗВЕСТИЯ; НАТАЛИЯ ПОРТЯКОВА; 2020.29.09; СМОТРЯТ В ОБА: ГАВАНА И ТАШКЕНТ МОГУТ ПОДКЛЮЧИТЬСЯ К ЕАЭС В 2020-М; НАДЕЛЕНИЕ ИХ СТАТУСОМ НАБЛЮДАТЕЛЕЙ ЗАКРЕПИТ КУРС НА РАСШИРЕНИЕ ГЕОГРАФИИ ПАРТНЕРСТВ СОЮЗА.....	19
ИЗВЕСТИЯ; ЕКАТЕРИНА ПОСТНИКОВА; 2020.29.09; В КРУГЕ ВТОРОМ: ЕВРОПУ НАКРЫВАЕТ НОВАЯ ВОЛНА COVID-19; К ОБЯЗАТЕЛЬНЫМ ОГРАНИЧЕНИЯМ ВОЗВРАЩАЮТСЯ ВСЕ, КРОМЕ ШВЕЦИИ И БЕЛОРУССИИ	21
КОММЕРСАНТЬ; 2020.29.09; ВСЕ ПОДКЛЮЧЕНО; НАСКОЛЬКО БЕЗОПАСНЫ БЕСПИЛОТНЫЕ АВТОМОБИЛИ	23
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.29.09; В ПДД ВНОСЯТ РЕЗИНОВЫЕ НОРМЫ; МВД МЕНЯЕТ ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАЦИИ АВТОМОБИЛЕЙ...	27
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.28.09; У ВАС ДТП ОТКЛЕИЛОСЬ; НЕКОТОРЫЕ ВИДЫ АВАРИЙ НЕ ПОПАДУТ В ОФИЦИАЛЬНУЮ ОТЧЕТНОСТЬ	28
ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2020.29.09; С ЧЕЛОВЕЧКОМ И БЕЗ МОЛОТОЧКА: КАКИЕ НОВОВВЕДЕНИЯ ЖДУТ АВТОМОБИЛИСТОВ; НОВЫЕ ПРАВИЛА ПРОЕЗДА ПО МАГИСТРАЛЯМ, ШТРАФЫ И НЕОБЫЧНЫЕ СВЕТОФОРЫ – ЧТО НЕОБХОДИМО ЗНАТЬ ВОДИТЕЛЯМ	29
ИЗВЕСТИЯ; ЕКАТЕРИНА ЯСАКОВА; 2020.29.09; НЕВЫНОСИМАЯ ТЯЖЕСТЬ: НАКАЗАНИЯ ЗА ПЬЯНЫЕ ДТП ПРЕДЛОЖИЛИ УЖЕСТОЧИТЬ; ЮРИСТЫ И	

ОБЩЕСТВЕННИКИ ПРОСЯТ ВВЕСТИ В 264-Ю СТАТЬЮ УК МИЛЛИОННЫЕ ШТРАФЫ И НОВЫЕ ОТЯГЧАЮЩИЕ ОБСТОЯТЕЛЬСТВА	32
ГУДОК; ОЛЬГА БЕЛЯЕВА; 2020.29.09; МОСТ-РЕКОРДСМЕН; В МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ ОТКРЫТО ДВИЖЕНИЕ ЧЕРЕЗ РЕКУ КОЛА.....	34
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.28.09; ПОЕЗДА ПОЙДУТ ПО НОВОМУ; ВОЗВЕДЕН МОСТ ЧЕРЕЗ КОЛУ ВЗАМЕН ОБРУШИВШЕГОСЯ	35
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.29.09; ВЛАСТИ ПЕРЕМЕШИВАЮТ УГЛИ; У ЭНЕРГЕТИЧЕСКИХ И КОКСУЮЩИХСЯ СБЛИЖАЕТСЯ СТОИМОСТЬ ПЕРЕВОЗКИ	36
РБК КАЛИНИНГРАД; НАТАЛЬЯ ПИТАХИНА; 2020.28.09; В ЯНТАРНЫЙ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ. СКОЛЬКО СТОИТ ВОССТАНОВИТЬ СООБЩЕНИЕ	37
РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.28.09; АВИАКОМПАНИИ ВОЗМЕСТЯТ ПАДЕНИЕ ЧИСЛА ПассажиРОВ ГРУЗОВЫМИ РЕЙСАМИ НО ИМ ПРИДЕТСЯ КОНКУРИРОВАТЬ С ЛОГИСТИЧЕСКИМИ КОМПАНИЯМИ.....	39
EADAILY.RU; ОЛЕГ ПОЛЯКОВ; 2020.28.09; ВЗЛЕТ ПОСЛЕ КОЛЛАПСА: ГЛАВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ В МИРОВОЙ АВИАЦИИ ТОЛЬКО НАЧИНАЮТСЯ.....	41
ВЕСТИ; ФУЛТОН ВАЛАРЕСО; 2020.28.09; ДО КОНЦА ГОДА В ЯКУТИИ ДО НОРМАТИВНОГО СОСТОЯНИЯ ДОВЕДУТ ОКОЛО 140 КИЛОМЕТРОВ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАСС. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24».....	44
ГТРК МУРМАН; СВЕТЛАНА ДЕМЕНЕВА; 2020.28.09; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МОСТ ПОД МУРМАНСКОМ ПОСТРОЕН ЗА 105 ДНЕЙ	44
ВЕСТИ; ИГОРЬ АГЕЕНКО; 2020.28.09; НОВЫЙ МОСТ ВЫДЕРЖИТ ЛЮБЫЕ ПРИРОДНЫЕ КАТАКЛИЗМЫ: ПОД МУРМАНСКОМ СОСТОЯЛОСЬ ДОЛГОЖДАННОЕ ОТКРЫТИЕ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24».....	45
ГТРК МУРМАН; 2020.28.09; АЭРОПОРТ «ХИБИНЫ» ВСТРЕЧАЕТ САМОЛЕТЫ СОВРЕМЕННОЙ СВЕТОСИГНАЛЬНОЙ СИСТЕМОЙ.....	45
ТАСС; ЮНИЯ ПОЛЯКОВА, ДАНИИЛ ШАБАШОВ, АНАСТАСИЯ БОЙКО, АЛИНА САВИЦКАЯ, КРИСТИНА СОЛОВЬЕВА, ЮРИЙ КУКИН; 2020.28.09; НОВЫЕ ЗНАНИЯ И ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ: ЧТО ДАЕТ ГЧП РЕГИОНАМ И ФЕДЕРАЦИИ.....	45
ТАСС; 2020.28.09; МИНТРАНС: ПРОЕКТЫ ИЗ ЛИСТА ОЖИДАНИЯ МАГИСТРАЛЬНОГО ПЛАНА ОЦЕНИВАЮТСЯ ПОЧТИ В 924 МЛРД РУБЛЕЙ....	48
ТАСС; 2020.28.09; МИНТРАНС: ЧАСТНЫЕ ИНВЕСТИЦИИ В ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОЕКТЫ СОСТАВЯТ ДО 2024 ГОДА 2,3 ТРЛН РУБЛЕЙ.....	49
ТАСС; 2020.28.09; МИНТРАНС ЗАЯВИЛ, ЧТО СТРОИТЕЛЬСТВО ВСМ МОСКВА-ПЕТЕРБУРГ НАЧНЕТСЯ В 2021 ГОДУ	49
ТАСС; 2020.28.09; МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ ПЛАНИРУЕТ ВНЕСТИ В КАБМИН ЗАКОНОПРОЕКТ О КОНЦЕССИЯХ НА ЭТОЙ НЕДЕЛЕ.....	50
ТАСС; 2020.28.09; КАБМИН ВЫДЕЛИТ 7 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ В ДЕВЯТИ РЕГИОНАХ	50
ТАСС; 2020.28.09; В РОССИИ ПОЯВИТСЯ СТАНДАРТ ВОВЛЕЧЕНИЯ ГРАЖДАН В УЛУЧШЕНИЕ КАЧЕСТВА ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.....	51
ТАСС; 2020.28.09; В ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ ОТРЕМОНТИРУЮТ ЧАСТЬ КРУПНОЙ ТРАССЫ ТОТЬМА – НИКОЛЬСК НА ГОД РАНЬШЕ	52
ТАСС; 2020.28.09; САМАРСКИЙ ПРОЕКТ ПРИЗНАЛИ ЛУЧШИМ В ОБЛАСТИ ГЧП В СФЕРЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ	52
ТАСС; 2020.28.09; НА СЕВЕРНОМ КАВКАЗЕ БОЛЕЕ 80% ТРАСС СООТВЕТСТВУЮТ НОРМАТИВНЫМ ТРЕБОВАНИЯМ	53
ТАСС; 2020.28.09; В СТАВРОПОЛЬЕ ПОСЛЕ УСТАНОВКИ КОМПЛЕКСОВ ВИДЕОФИКСАЦИИ НА 15% СНИЗИЛАСЬ АВАРИЙНОСТЬ	53

ТАСС; 2020.28.09; БОЛЬШЕ 50% РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГ В ДФО НАМЕРЕНЫ ПРИВЕСТИ В НОРМАТИВНОЕ СОСТОЯНИЕ К 2035 ГОДУ	54
ТАСС; 2020.28.09; МЕСТА КОНЦЕНТРАЦИИ ДТП В ПРИМОРЬЕ ЛИКВИДИРУЮТ НА СЭКОНОМЛЕННЫЕ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА ДЕНЬГИ .54	
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; АЛЕКСАНДР ГАВРИЛЕНКО4 2020.28.09; ВЫБРАЛИСЬ ИЗ КОЛЕИ; «РГ» ПОМОГЛА ОТРЕМОНТИРОВАТЬ САМУЮ УБИТУЮ ДОРОГУ РОССИИ.....	55
РИА НОВОСТИ; 2020.28.09; ДОДОН ПОПРОСИЛ ПУТИНА ВОССТАНОВИТЬ ТРАНСПОРТНОЕ СООБЩЕНИЕ С МОЛДАВИЕЙ.....	56
ИНТЕРФАКС; 2020.28.09; ПЕРЕВОЗКИ РОССИЙСКОГО УГЛЯ ЧЕРЕЗ СЕВЕРОКОРЕЙСКИЙ РАДЖИН В ЮЖНУЮ КОРЕЮ МОГУТ СТАТЬ ШАГОМ К РЕАЛИЗАЦИИ ТРЕХСТОРОННИХ ПРОЕКТОВ – ЛАВРОВ.....	56
ЯКУТИЯ DAILY; 2020.28.09; ЭКСПЕРТЫ СЕВЕРНОГО ФОРУМА ПО УСТОЙЧИВОМУ РАЗВИТИЮ ОБСУДИЛИ ПОТЕНЦИАЛ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В АРКТИКЕ	56
РИА НОВОСТИ; 2020.28.09; АЭРОПОРТ В ВЕЛИКОМ УСТЮГЕ ОТКРОЕТСЯ В НОЯБРЕ ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ ВПП	58
ИНТЕРФАКС; 2020.28.09; УКРУПНЕННЫЙ ЦЕНТР УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ БУДЕТ ОТКРЫТ В ЯКУТИИ В ДЕКАБРЕ – НЕРАДЬКО.....	58
ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2020.28.09; РОСТРАНСНАДЗОР И РОСЖЕЛДОР ОБСУДИЛИ ВОПРОСЫ ОТЪ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ.....	59
ИНТЕРФАКС; 2020.28.09; ПЕРЕНОС КОММУНИКАЦИЙ НА ЦКАД «ВРУЧНУЮ» – ЧАСТНЫЙ ПРИМЕР СИСТЕМНОЙ ПРОБЛЕМЫ – ПОДРЯДЧИК.....	59
ТАСС; 2020.28.09; САМАРСКИЕ ВЛАСТИ НАДЕЮТСЯ НА ВЗАИМНЫЕ ПРЕФЕРЕНЦИИ ПО АВТОПОСТАВКАМ С БЕЛОРУССИЕЙ.....	60
ТАСС; 2020.28.09; АВТОМОБИЛЬНЫЙ МОСТ ЧЕРЕЗ АМУР ИЗ БЛАГОВЕЩЕНСКА В КИТАЙ ПЛАНИРУЮТ ОТКРЫТЬ В НОЯБРЕ.....	60
ТАСС; 2020.28.09; ВСЕ СЛУЖБЫ ТАКСИ ПЕТЕРБУРГА ПОДКЛЮЧАТ К СИСТЕМЕ «БЕЗОПАСНЫЙ ГОРОД».....	61
ТАСС; 2020.28.09; ЛЕНОБЛАСТЬ ПОЛУЧИЛА ФИНАНСИРОВАНИЕ НА УСКОРЕНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТОВ ЧЕРЕЗ ВОЛХОВ И СВИРЬ	61
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ТАМИЛА АСКЕРОВА; 2020.28.09; АВАРИЯ ИЗ-ЗА ИНФАРКТА ПЕРЕСТАНЕТ СЧИТАТЬСЯ ДТП.....	62
ТАСС; 2020.28.09; МВД ПРЕДЛАГАЕТ ИЗМЕНИТЬ ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАЦИИ АВТОМОБИЛЕЙ	62
ТАСС; 2020.28.09; ПЛОЩАДКУ ИЗ ЭКЗАМЕНОВ НА ПРАВА ИСКЛЮЧАТ 1 АПРЕЛЯ	63
ТАСС; 2020.28.09; РАПОТА НАЗВАЛ ПЕРСПЕКТИВНЫМ ПРОЕКТ СКОРОСТНОЙ МАГИСТРАЛИ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ – МИНСК – ГАМБУРГ	64
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.28.09; РЖД ПРОСТИМУЛИРУЮТ ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ СКИДКАМИ.....	64
ИНТЕРФАКС; 2020.28.09; РЖД ВВЕЛИ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ НОВЫЙ Ж/Д МОСТ ВЗАМЕН РУХНУВШЕГО ПОД МУРМАНСКОМ	65
ИНТЕРФАКС; 2020.28.09; РЖД 12 ОКТЯБРЯ ВПЕРВЫЕ ЗАПУСТЯТ ДВУХЭТАЖНЫЕ ПАССАЖИРСКИЕ ПОЕЗДА ДО МУРМАНСКА.....	67
РИА НОВОСТИ; 2020.28.09; РЖД НАЗВАЛИ ПРИЧИНУ ОБРУШЕНИЯ МОСТА ПОД МУРМАНСКОМ В ИЮНЕ	67
РБК; 2020.28.09; ВЛАСТИ ПРИДУМАЛИ СХЕМУ ЛИКВИДАЦИИ «КЛАДБИЩ» КОРАБЛЕЙ	68
ТАСС; 2020.28.09; ПЕРВЫЙ ПАРОМ ДЛЯ ЛИНИИ ВАНИНО – ХОЛМСК ОТПРАВИЛСЯ НА СДАТОЧНУЮ БАЗУ В ПРИМОРЬЕ	68

Министерство транспорта РФ

ИНТЕРФАКС; 2020.28.09; FESCO ОБЕСПЕЧИТ КОНТЕЙНЕРНУЮ ПЕРЕВОЗКУ ПРОДУКЦИИ НОРНИКЕЛЯ ИЗ МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ НА ЭКСПОРТ	69
РИА НОВОСТИ; 2020.28.09; ЭКСПЕРТЫ УТВЕРЖДАЮТ, ЧТО РОССИЯ И ЧЕХИЯ ГОТОВЯТСЯ ОТКРЫТЬ АВИАСООБЩЕНИЕ	69
РИА НОВОСТИ; 2020.28.09; ЮЖНАЯ КОРЕЯ СНИМЕТ ЗАПРЕТ НА ТРАНЗИТНЫЙ ПРОЕЗД ДЛЯ РОССИЯН	70
ИНТЕРФАКС; 2020.28.09; «РОСТЕХ» ПЛАНИРУЕТ СОЗДАТЬ АВИАЛИЗИНГОВУЮ КОМПАНИЮ В УЛЬЯНОВСКОЙ ОБЛАСТИ	70
ИНТЕРФАКС; 2020.28.09; ИРАЭРО ЗАПУСТИЛА НОВЫЕ СУБСИДИРУЕМЫЕ РЕЙСЫ ИЗ КРАСНОЯРСКА ПО СИБИРИ И ДАЛЬНЕМУ ВОСТОКУ	71
ТАСС; 2020.28.09; RED WINGS НАЧНЕТ ВЫПОЛНЯТЬ ПОЛЕТЫ ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА В КЕМЕРОВО С ОКТЯБРЯ.....	71
ТАСС; 2020.28.09; СУД УТВЕРДИЛ МИРОВОЕ СОГЛАШЕНИЕ МЕЖДУ ОДНИМ ИЗ КРЕДИТОРОВ И UTAIR ПО ДЕЛУ О БАНКРОТСТВЕ	72

ПУБЛИКАЦИИ

КОММЕРСАНТЪ; 2020.28.09; МОДЕРНИЗАЦИЯ В КОМПЛЕКСЕ; ЗА СЧЕТ ЧЕГО МОЖЕТ «ВЫЕХАТЬ» ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ РЕГИОНОВ

Более 470 новых низкопольных автобусов, двигающихся строго по расписанию, и прозрачная система оплаты проезда, где свыше 70% билетов оплачиваются по безналу, – так сегодня работает транспорт в Твери. Его комплексная модернизация началась в феврале 2020 года по поручению президента **Владимира Путина**. Опыт региона будет масштабироваться, заявили по итогам недавнего заседания рабочей группы Государственного совета РФ по направлению «Транспорт». Он уже пригодился при подготовке комплексной программы модернизации пассажирского транспорта в городских агломерациях.

Несмотря на значительное количество личных автомобилей, именно городской пассажирский транспорт обеспечивает 3/4 всех передвижений населения. В среднем каждый год за последние пять лет россияне совершали по 14 млрд поездок на общественном транспорте. При этом его уровень и качество развития в регионах остаются крайне низкими, представляя острую социально-экономическую проблему. Это и устаревший подвижной состав, и требующая модернизации маршрутная сеть, и некомфортные условия ожидания транспорта, и не соблюдение расписания движения.

«Одна из главных проблем с общественным транспортом в регионах – это изношенность подвижного состава, которая в ряде регионов Сибири, Урала и тем более Дальнего Востока составляет порядка 80%, – отмечает председатель Общероссийского объединения пассажиров **Илья Зотов**. – И недостаточное количество бюджетного финансирования не позволяет регионам самостоятельно решить данный вопрос».

Основные объекты инфраструктуры во многих регионах страны были созданы еще во времена СССР, выполнить их модернизацию без федеральной поддержки не сможет ни один город России.

«Общественный транспорт деградирует до уровня маршруток, которые, конечно, перевозят жителей, но часто на устаревшем транспорте и по тем маршрутам, по которым им выгодно возить. При этом социальные маршруты им неинтересны, на них ходят старые автобусы и трамваи, которым по 40 лет», – констатирует председатель Союза пассажиров **Кирилл Янков**.

Очевидными недостатками маршруток являются их непригодность для маломобильных групп населения, редкое соблюдение расписания и зачастую низкое качество вождения. При этом маршруточники нередко уходят от налогов и существенно экономят на безопасности пассажиров. Так, средняя неучтенная выручка в городе с населением около 500 тыс. человек составляет более 1 млрд рублей. Отсутствие объективного контроля объема и качества предоставленных услуг и непрозрачность финансовых потоков перевозчиков не позволяют сформировать эффективную тарифную систему и оптимальную маршрутную сеть.

А муниципальные предприятия, обслуживающие социальные маршруты, несут убытки, компенсировать которые вынуждены местные бюджеты.

Решить эти проблемы возможно лишь с помощью цифровизации управленческих и навигационных систем, а также внедрения безналичных форм оплаты с использованием специализированной транспортной карты. Однако на сегодня в регионах нет единого планирования развития отдельных видов транспорта и городской инфраструктуры. В условиях ограниченности инвестресурсов это приводит к дисбалансу в организации пассажирских городских перевозок и потерям в экономике. Повысить безопасность

перевозок и сократить время в пути в таких условиях просто невозможно. А потому неизбежно снижается качество жизни горожан.

Введенные ограничения из-за коронавируса в совокупности с ростом стоимости дизельного топлива только усугубили проблемы общественного транспорта. Непростым бременем на местных бюджетах лежит и задолженность перед лизинговыми компаниями, поскольку 90% автобусов в российских городах приобретены в лизинг. В таких условиях спад обновления парка становится просто неизбежным.

При этом в городах сформировалась высокая загруженность улично-дорожной сети. Из-за неразвитости общественного транспорта горожане стремятся передвигаться на личном, что ведет лишь к увеличению заторов на дорогах и ухудшению экологической обстановки. Инфраструктура не соответствует нынешнему пассажиропотоку и тем более не сможет отвечать его потребностям в перспективе.

«Для России качественный общественный транспорт – вопрос принципиальный. Наши города спланированы в рамках советских норм так, что они в принципе не могут выдержать такое количество автомобилей, даже если отремонтировать все дороги. А владельцы автомобилей не переседают на такой простенький общественный транспорт, как маршрутки. И потому, если мы хотим, чтобы город не стоял в пробках, нужно развивать общественный транспорт для всех. Такой, в котором люди ездят не потому, что не могут позволить себе автомобиль, а потому, что в городе принято ездить на общественном транспорте и он очень хороший», – отмечает **директор Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ Михаил Блинкин**.

При этом позволить себе современный транспорт большинство городов не может.

«За исключением нескольких регионов, в которых есть значительные бюджетные средства, фактически у городов нет денег ни на массовое обновление транспортного парка (а он очень старый), ни на поддержание сетей электротранспорта. Наконец произошло понимание, что без федеральной поддержки на местном уровне эти проблемы не решатся», – отмечает Кирилл Янков.

Таким решением станет комплексная программа модернизации пассажирского транспорта в городских агломерациях, которая разрабатывается в Правительстве РФ.

«Само собой разумеющимся можно считать появление такой программы, которая позволит обновить транспортную систему. И вместе с этой реформой должно произойти обновление управлением транспортными системами регионов. Здесь нужно принять решения о бескондукторной системе оплаты, о выделенных полосах и о том, какой это будет транспорт: электротранспорт или автобусы в нашем привычном понимании», – считает Илья Зотов.

Общая стоимость реализации программы, которая может охватить более 100 городов, в период до 2024 года оценивается в 1,1 трлн рублей, в том числе федеральных субсидий – 240 млрд рублей. В период до 2030 года потребность в федеральной поддержке реализации программы оценивается в 750 млрд рублей. В качестве пилотных определены проекты в 15 городах, в высокой степени готовности к реализации находятся шесть из них: Тверь, Волгоград, Екатеринбург, Саратов, Нижний Новгород, Казань.

По данным **Минтранса**, реализация программы предусматривает обновление 75% автобусов и до 25% парка городского наземного электрического транспорта, а также приведение в нормативное состояние до 25% протяженности его линейной инфраструктуры в 104 агломерациях. В них также планируется введение безлимитного проездного на 30 суток. Ожидается, что его стоимость будет составлять менее 7% от среднемесячных доходов в регионе и не будет превышать совокупные затраты на поездки на личном автомобиле. В том числе в 15 агломерациях, определенных на конкурсной основе, планируется обновление 75% парка трамваев и троллейбусов и приведение в порядок 90% протяженности их инфраструктуры, включая депо и подстанции.

«Программа модернизации не только позволит решить транспортную проблему, но и даст развитие транспортному машиностроению, открывая рынок сбыта отечественных автобусов и трамваев. На сегодня без федеральной финансовой поддержки регионы не могут приобретать современный транспорт. И вернуть его стоимость за счет кассовой выручки тоже не представляется возможным, а поднять тарифы немыслимо по социальным причинам. Поэтому решить проблему можно именно в ходе реализации комплексной программы модернизации. Здесь полная аналогия с проектом “**Безопасные и качественные автомобильные дороги**” (БКАД), когда федеральный бюджет и федеральное администрирование напрямую участвуют в улучшении улично-дорожной сети», – подчеркивает Михаил Блинкин.

Тверская область уже стала наглядным примером успешного внедрения новой транспортной модели, а значит, этот опыт имеет смысл масштабировать в рамках федеральной программы. С начала года при финансовой поддержке ВЭБ.РФ здесь появилось более 400 новых автобусов производства Группы ГАЗ. Также в Твери был создан единый оператор пассажирских перевозок, заработала современная система оплаты проезда. В качестве схемы работы с перевозчиками были выбраны брутто-контракты.

«В Твери программа модернизации реально стартовала: новые автобусы работают по реорганизованной разумным образом маршрутной сети в современных мировых стандартах. Есть дата-центр, в который поступает информация не только о прохождении маршрута, но даже о входе и выходе пассажиров в каждое транспортное средство. Также в реальном времени фиксируется и выручка при валидации билетов», – пояснил Михаил Блинкин.

Стоит отметить, что регионы и раньше получали меры федеральной поддержки для обновления подвижного состава общественного транспорта. Так, за период с 2012 по 2020 год сначала **Минтранс**, а затем Минпромторгом на эти цели было направлено 34,2 млрд рублей.

В текущем году обновить подвижной состав российским городам помогает **нацпроект БКАД**.

Как отметил **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**, «в 2020 году **Минтранс России** в рамках **нацпроекта БКАД** начал оказывать содействие регионам в обновлении подвижного состава городского пассажирского транспорта. Уже в текущем году в российские города Государственной транспортной лизинговой компанией будет поставлено в лизинг более 500 новых автобусов и троллейбусов с 60-процентной скидкой от их стоимости за счет средств федерального бюджета».

Среди 60 поданных регионами заявок была отобрана Пермская городская агломерация. Местные органы власти стремятся сформировать, по словам **министра транспорта**, «современную модель транспортного обслуживания населения». «В регионе оптимизируется маршрутная сеть, развивается система безналичной оплаты проезда, введено удобное тарифное меню, осуществляется переход к контрактам, предусматривающим заказ транспортной работы с поступлением платы за проезд пассажиров заказчику и оплатой перевозчику работ в полном объеме», – подчеркнул **Евгений Дитрих**.

Как ранее сообщалось, обновление парка в Перми стало первым совместным проектом ВЭБа и ГТЛК. «Мы рассчитываем, что в ближайшее время сможем совместно профинансировать проекты и в других регионах. Это может стать важной составляющей комплексной программы», – сообщил глава ВЭБа Игорь Шувалов.

Свое желание присоединиться к программе модернизации ранее высказывали и госбанки. Сбербанк и ВТБ заявили об этом в июле в совместном письме к **премьер-министру РФ Михаилу Мишустину**.

<https://www.kommersant.ru/doc/4503299>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.29.09; СОБЯНИН И ВОРОБЬЕВ ПРЕДЛАГАЮТ НАКАЗЫВАТЬ АЭРОПОРТЫ ЗА ПОМЕХИ СТРОИТЕЛЬСТВУ; ПРАВИТЕЛЬСТВО СОЗДАЛО РАБОЧУЮ ГРУППУ ДЛЯ ОБСУЖДЕНИЯ ПРЕДЛОЖЕНИЯ МЭРА И ГУБЕРНАТОРА

Мэр Москвы и губернатор Подмосковья предлагают наказывать аэропорты за помехи строительству. Правительство создало рабочую группу для обсуждения предложений мэра и губернатора

Мэр Москвы Сергей Собянин и губернатор Московской области Андрей Воробьев перешли в наступление на аэропорты. Главы субъектов заинтересованы в максимальной застройке территорий вблизи аэропортов, последние этому сопротивляются, опасаясь, что появление жилья в зоне высоких авиационных шумов мешает работе гражданской авиации из-за жалоб жителей. Собянин и Воробьев в августе направили письмо **премьер-министру Михаилу Мишустину** с предложениями по устранению препятствий к застройке. «Ведомости» ознакомились с письмом, его подлинность подтвердили федеральный чиновник и топ-менеджеры двух аэропортов, знающие о его содержании от чиновников.

На что жалуются чиновники

Аэропорты не заинтересованы в установлении приаэродромных территорий (ПАТ), за нарушение сроков их определения они не несут никакой ответственности, а отсутствие ПАТ негативно сказывается на градостроительной ситуации в Москве и Московской области, пишут Собянин и Воробьев **премьер-министру**. Все российские аэропорты, согласно федеральному закону № 135 от 2017 г., еще к 26 июня 2018 г. должны были установить ПАТ в составе семи подзон, напоминают они, но ни для одного из 14 аэродромов Москвы и области этого не сделано до сих пор, жалуются они.

По закону от 2017 г. аэропорты должны разработать проекты ПАТ, согласовать их в соответствующих субъектах Федерации и утвердить в **Росавиации**. Каждая из семи подзон устанавливает определенные ограничения для строительства. Камнем преткновения между аэропортами и чиновниками стала самая большая, седьмая подзона: в ней из-за высоких авиационных шумов запрещено строительство жилья и социальных объектов, но может быть разрешено коммерческое строительство, например офисов и складов. Аэропорты разработали ПАТ, исходя из существующих нормативов и СанПиНов, из-за седьмой подзона они получились слишком большими, это не устроило региональных чиновников, объяснял «Ведомостям» директор Международной ассоциации аэропортов Сергей Никотин причину, почему ПАТ не установлены в срок.

До установления ПАТ по новому закону строительство на всей территории в радиусе 30 км от аэродромов возможно только после согласования в **Росавиации**. Для его получения надо также заручиться заключением Роспотребнадзора о том, что на территории застройки уровень авиационных шумов не превышает допустимый. Это тоже вызвало недовольство чиновников – только в Подмосковье в год требуется согласовывать с **Росавиацией** строительство более 16 000 объектов, это увеличивает сроки получения разрешения на строительство в среднем на 90 дней, пишут мэр и губернатор. А когда **Росавиация** дает разрешение, аэропорты могут их обжаловать в суде. «Домодедово» с 2016 г. обжалует в суде согласованные **Росавиацией** 10 строек в сумме на 1,1 млн кв. м, жалуются Собянин и Воробьев.

Наказания для аэропортов

Чтобы исправить эту ситуацию, Собянин и Воробьев предлагают существенно изменить федеральное законодательство. Например, передать субъектам РФ полномочия по разработке седьмой подзоны приаэродромных территорий. Сейчас по федеральному закону это полномочия аэропортов.

Другое их предложение: если до 1 июля 2021 г. ПАТ не установлена, то необходимость согласования строительства с **Росавиацией** (а значит, и заключения Роспотребнадзора о

шумах) исключается, а сами аэропорты привлекаются к административной ответственности. «Транспортная прокуратура может вынести аэропорту предписание установить ПАТ, за невыполнение которых следует штраф от 20 000 до 50 000 руб., – подобные предписания уже выносились аэропортам Самары и Благовещенска», – говорит адвокат юрфирмы Forward Legal Дарья Овчинникова. «По КоАПу возможна административная ответственность в случае неустранения нарушений (отсутствие ПАТ) в виде приостановки деятельности, хотя останавливать деятельность крупного аэропорта вряд ли будут», – сомневается старший преподаватель кафедры гражданского права университета «Синергия» Наталия Пшеничникова.

Это письмо направлено прежде всего против московских аэропортов, и особенно «Домодедово», говорят сотрудники двух аэропортов. Жилищное строительство в Московской области наиболее привлекательно и земли именно вокруг «Домодедово» практически не застроены по сравнению с «Внуково» и «Шереметьево», объясняют они. Плюс «Внуково» и «Шереметьево» под давлением чиновников согласились на установление ПАТ из шести подзон. Такое решение еще в 2019 г. предлагал **Минтранс**: оно позволит исполнить закон, а после этого до 2025 г., не торопясь, устанавливать седьмую подзону. Все аэропорты тогда выступили резко против: будущая седьмая подзона за эти годы может быть застроена, ведь при установке ПАТ даже из шести подзон необходимость согласовывать застройку с **Росавиацией** и Роспотребнадзором пропадает. Что решило правительство

На письме Собянина и Воробьева **премьер-министр** поставил визу: «**Хуснуллину, Дитриху**: прошу с участием Собянина и Воробьева проработать предложения в рабочей группе и доложить».

«В связи с поступившими предложениями Москвы и Московской области **вице-премьером Маратом Хуснуллиным** проведено совещание с участием представителей заинтересованных ведомств, в том числе **Росавиации** и Роспотребнадзора. В целях утверждения седьмой подзоны приаэродромной территории (регулирует уровень шума) **Хуснуллиным** поручено разработать методику расчета данной подзоны до конца текущего года», – рассказал представитель **вице-преьера**. Также при правительственной комиссии по региональному развитию будет рассматриваться вопрос привлечения к ответственности аэропортов, не утвердивших приаэродромную территорию, и целесообразность передачи полномочий субъектам РФ по разработке и утверждению седьмой подзоны, добавил он. **Минтранс** в установленный срок направил в правительство предложения о составе рабочей группы для проработки данных вопросов, говорит представитель министерства.

На самом деле методика расчета седьмой подзоны согласно санитарным правилам существует, просто региональных чиновников не устраивают размеры получающихся подзон, из-за этого процесс затягивается, говорит сотрудник крупного аэропорта. Предложение передать субъектам полномочия по установке седьмой подзоны ПАТ противоречит Земельному кодексу, который определяет круг разработчиков проекта любой зоны с особыми условиями использования территории, в том числе ПАТ, говорит представитель «Домодедово». «Очевидно, что согласование ПАТ в купированном формате прежде всего негативно повлияет на качество жизни населения близлежащих территорий. Состав подзон ПАТ изначально был разработан с учетом всех особенностей деятельности объектов воздушного транспорта, согласование и размещение объектов на ПАТ без учета данных особенностей создает риски для безопасности полетов, благополучия и здоровья жителей», – добавляет собеседник «Ведомостей».

«Приаэродромная территория в составе семи подзон установлена для аэропорта Самары «Курумоч» в мае этого года. Проект ПАТ для «Кольцово» (Екатеринбург) готовится к экспертизе, а проекты ПАТ для аэропортов Ростова-на-Дону, Нижнего Новгорода, Петропавловска-Камчатского и Нового Уренгоя проходят согласование с регулирующими

органами. ПАТ для всех наших аэропортов планируется установить до лета 2021 г.», – говорит представитель холдинга «Аэропорты регионов». Представители холдингов «Базэл аэро» и «Новопорт» на запросы «Ведомостей» не ответили.

«В случае если будет создана рабочая группа по вопросам установления ПАТ, то считаем необходимым включить в нее представителей аэропортов для выработки сбалансированного решения», – заявил представитель «Домодедово». Представитель Собянина на запрос «Ведомостей» не ответил, представитель Воробьева от комментариев отказался.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/09/28/841474-sobyenin-vorobev>

ГТРК САМАРА; 2020.28.09; САМАРСКАЯ ОБЛАСТЬ ПРИЗНАНА АБСОЛЮТНЫМ ЛИДЕРОМ СРЕДИ РЕГИОНОВ СТРАНЫ ПО УРОВНЮ РАЗВИТИЯ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА

Об этом стало известно на VII инфраструктурном конгрессе «Российская неделя ГЧП-2020», который состоялся в понедельник, 28 сентября, в Москве. Поделиться успешным опытом по реализации проектов в сфере государственно-частного партнерства на конгресс приехала делегация Самарской области во главе с Губернатором Дмитрием Азаровым.

«Российская неделя ГЧП» – крупнейшее мероприятие в стране в сфере развития инфраструктуры и государственно-частного партнерства. Участники конгресса – представители федеральных и региональных органов власти, топ-менеджеры коммерческих организаций, ведущие строители и эксперты отрасли – обмениваются лучшими практиками, обсуждают проблемные вопросы и презентуют готовые кейсы по реализации крупных проектов на основе механизма ГЧП. В этом году в рамках пленарной сессии «Инфраструктура для людей: как реализация проектов ГЧП меняет качество жизни в регионах» участники обсудили значение ГЧП в развитии страны и достижении национальных целей на примере конкретных региональных практик.

Приветствуя участников сессии, заместитель Председателя Правительства РФ Марат Хуснуллин отметил, что развитие ГЧП – одна из приоритетных задач Правительства. Только совместными усилиями государства и бизнеса можно в кратчайшие сроки реализовывать крупные проекты в самых разных отраслях, существенно улучшив социально-экономическое положение отдельных регионов и страны в целом:

«Это самое перспективное направление работы. Мы ставим задачу поменять подходы, чтобы на каждый бюджетный рубль привлекать как можно больше внебюджетных источников финансирования. От этого выиграют все: граждане, экономика, участники процесса».

Заместитель министра экономического развития РФ Илья Торосов акцентировал внимание на том, что именно частные инвестиции помогут быстро восстановиться экономике после пандемии коронавирусной инфекции:

«В условиях, когда ограниченность бюджетных ресурсов сохраняется, достичь национальной цели – повысить качество жизни в регионах, городах – без внебюджетных источников не получится. Поэтому сейчас идет большая работа по запуску нового инвестиционного цикла, расширяются «узкие места» по уже существующим механизмам ГЧП, внедряются новые».

Илья Торосов отметил, что сейчас развитию ГЧП мешает недостаточное количество структурированных проектов, готовых к финансированию, опасение инвесторов относительно возвратности вложенных средств, а также нюансы в законодательстве.

«На этой неделе Минэкономразвития направит в Правительство РФ законопроект, который нужен рынку, бизнесу и властям всех уровней. В нем будет уточнена форма финансирования публичной стороны: теперь возможно будет полностью возмещать расходы инвесторов на создание и эксплуатацию объектов со стороны государства. Также «донастроили» конкурсные процедуры, сняли вопросы стимулирования предпроектной

подготовки в рамках частной инициативы. По оценке экспертов, введение этих поправок позволит дополнительно запустить проекты ГЧП в ближайшие 5 лет на сумму более чем 1 триллион рублей».

Модераторы сессии отметили, что в случае принятия законопроект станет серьезным подспорьем в развитии отношений между властью и бизнесом, а также попросили руководителей регионов-лидеров рассказать, каким образом удастся обходить все подводные камни сейчас, в условиях существующей нормативной базы. Опытom нашего региона поделился Губернатор Дмитрий Азаров.

Самарская область на протяжении последних трех лет занимает верхние строчки в рейтинге Национального Центра ГЧП, а по итогам 2019 года стала безоговорочным победителем, набрав наивысшее количество баллов – 98,7. Столь высокая федеральная оценка – это результат работы команды регионального Правительства во главе с Губернатором по формированию положительного инвестклимата, развитию территорий опережающего социально-экономического развития и особых экономических зон.

«То, что реализация проектов на основе механизмов ГЧП очень перспективное направление, мы поняли несколько лет назад и настойчиво им занимаемся, – подчеркнул Дмитрий Азаров. – Мы на протяжении ряда лет входим в лидирующую группу. То, что сейчас стали абсолютными лидерами – не столь важно по сравнению с тем, что мы каждый год, последовательно занимаясь этими вопросами, действительно достигали эффективности. Это еще раз подтверждает верность выбранного курса, Стратегии лидерства Самарской области, лидерства по всем направлениям, и ГЧП здесь – не исключение».

Напомним, что сегодня регион лидирует не только в вопросе выстраивания взаимоотношений с инвесторами и представителями бизнеса, но и в выполнении задач, поставленных Президентом страны. В конце 2019 года Самарская область вошла в число регионов-лидеров рейтинга, составленного Правительством РФ в соответствии с Указом Президента Владимира Путина. Тогда губерния была признана абсолютным лидером в ПФО и одним из 5 лучших субъектов в стране по уровню социально-экономического развития. Результаты этого рейтинга также способствовали привлечению в регион новых инвесторов.

Что же касается работы с бизнесом, руководитель области рассказал, что региональная команда начинала с реализации небольших проектов на основе механизмов ГЧП в сфере здравоохранения и ЖКХ, а сейчас перешла к масштабным проектам в сфере транспортной и инженерной инфраструктуры. Дмитрий Азаров отметил, что при работе с частными инвестициями регион уделяет особое внимание двум критериям:

«Во-первых, мы помним, что ресурс всегда ограничен, денег не бывает много, и нужно думать, как на каждый бюджетный рубль привлечь внебюджетные инвестиции. Во-вторых, надо рассматривать возможность применения бизнес-модели управления к государственным проектам. Это, как правило, оказывается гораздо эффективнее, чем ГУПы, МУПы или другие структуры. По крайней мере, на региональном уровне».

Самый амбициозный и капиталоемкий проект, который на данный момент реализует самарская губерния на основе ГЧП, – строительство мостового перехода через Волгу с обходом Тольятти и выходом на автомобильную дорогу М-5 «Урал». Проект входит в международный транспортный коридор «Европа – Западный Китай» и является самым крупным инфраструктурным проектом в стране, который реализуется с применением частных средств. Его реализация принесет колоссальный экономический эффект не только для региона, но и в целом для страны. Об этом говорил и Владимир Путин на встрече с членами Совета Федерации, которая состоялась 23 сентября.

«Мы пришли с этой идеей в **министерство транспорта РФ**, когда нам удалось доказать оптимальность прохождения международного транспортного коридора через территорию Самарской области, поговорили с **министром Евгением Ивановичем Дитрихом** и

поняли, что денег на весь проект не хватает, – рассказал Дмитрий Азаров. – Мы не стали ждать, появятся средства на реализацию проекта в полном объеме в федеральном бюджете или нет, а пошли на опережение. Поняли, какой объем средств может быть предоставлен, начали искать частных партнеров».

Активная работа по поиску партнеров принесла свои плоды: 16 октября 2019 года в Екатеринбурге на международной специализированной выставке «Дорога-2019» в присутствии Председателя Правительства РФ между Правительством региона и концессионером было заключено соглашение о строительстве обхода г. Тольятти с мостовым переходом через Волгу. Первые предстроительные работы на объекте стартовали уже через месяц, сейчас возведение идет полным ходом.

«Ни на один день стройка не останавливалась в период пандемии. Мы создали условия для работы мостоотрядов, которые добиваются результата и в эти непростые времена», – добавил Дмитрий Азаров.

Еще один проект, о реализации которого рассказал Дмитрий Азаров участникам сессии, – строительство и эксплуатация железнодорожных путей для обеспечения деятельности ОЭЗ «Тольятти», который Правительство Самарской области реализует совместно с ОАО «РЖД». Соглашение о реализации проекта было подписано в прошлом году на «Российской неделе ГЧП».

Уникальность проекта заключается в том, что инфраструктура создается под конкретные инвестиционные проекты резидентов ОЭЗ «Тольятти». К примеру, создание новой железнодорожной ветки позволило заключить соглашение с магнитогорским металлургическим комбинатом о строительстве в ОЭЗ логистического центра.

«Получив эту железнодорожную ветку, мы «подтягиваем» уже и другие крупнотоннажные производства, в том числе, рассчитываем подписать соглашение по открытию производства керамогранита», – добавил Дмитрий Азаров.

Также руководитель области рассказал, что сейчас совместно с ОАО «РЖД» реализуется проект по организации скоростного пассажирского железнодорожного сообщения по маршруту Новокуйбышевск – Самара – аэропорт Курумоч – Тольятти.

«Фактически, двухядерная Самарско-Тольяттинская агломерация – крупнейшая нестоличная агломерация в стране, и как только этот транспортный каркас в виде скоростного железнодорожного сообщения появляется, Самара и Тольятти выйдут на другую синергию экономики, другой уровень социально-экономического развития в целом», – пояснил Дмитрий Азаров.

Подводя итоги выступления, Дмитрий Азаров акцентировал внимание на том, что включение механизмов ГЧП в **нацпроекты** даст серьезный импульс развитию стране.

«Мы это предлагали год назад на совещании в Правительстве РФ и последовательно эту позицию отстаиваем, – отметил Губернатор. – В строительстве детских садов, частных школ, социальных объектов, в том числе для людей старшего поколения, спортивных объектов мы имеем колоссальный потенциал совместной работы с бизнесом, реализации ГЧП, если сможем направить средства **нацпроектов**. Считаю это крайне актуальной задачей».

Завершила пленарную сессию торжественная церемония награждения национальной премии в сфере инфраструктуры «РОСИНФРА». В этом году на получение премии претендовали 107 участников по различным номинациям. Самарская область участвовала в конкурсе с проектом «Строительство обхода Тольятти с мостовым переходом через Волгу» и, обойдя несколько десятков конкурентов, стала победителем в номинации «Лучший ГЧП-проект в сфере автомобильных дорог».

«Сегодня мы получили высокую оценку – лучший проект ГЧП в стране. Награду получили – и забываем об этом, дальше нужно думать о том, какие новые проекты будут появляться на территории Самарской области», – отметил Дмитрий Азаров после церемонии награждения.

Наша губерния не в первый раз становится лауреатом премии: в 2018 году Самарская область была отмечена в номинации «Квалифицированный заказчик» за стабильную эффективную проектную работу и управление инвестиционным портфелем региона.

<https://tvsamara.ru/news/samarskaya-oblast-priznana-absolyutnym-liderom-sredi-regionov-strany-po-urovnyu-razvitiya/>

ТАСС; 2020.28.09; ПУТИН ПОРУЧИЛ ПРОРАБОТАТЬ ПРОЕКТЫ РАЗВИТИЯ ДОРОГ НА ЧЕРНОМОРСКОЕ ПОБЕРЕЖЬЕ

Президент РФ Владимир Путин поручил правительству проработать проекты развития автотрасс и железных дорог, которые ведут к Черноморскому побережью России.

«Прошу правительство проработать вопрос реконструкции автомобильных трасс и железных дорог, которые ведут к Черноморскому побережью России. И с учетом этого скорректировать планы дорожного строительства и развития транспортной инфраструктуры», – заявил **Путин** на заседании президиума Госсовета в понедельник в Сочи.

Как отметил президент, сейчас завершается сезон летних отпусков, который в текущем году из-за пандемии стартовал позднее, чем обычно. Однако, по словам **Путина**, несмотря на это, традиционные направления – черноморское побережье Крыма и Краснодарского края – вновь приняли миллионы туристов. «Не было бы счастья, да несчастье помогло», – сказал **Путин**, отметив, что для развития внутреннего туризма необходимо взаимодействие регионов, федеральных ведомств и ведущих инфраструктурных компаний.

«Сегодня только из Москвы дорога поездом или на личном автомобиле до сочинского или ялтинского побережья занимает около суток или более. А что же говорить о тех наших людях, которым приходится ехать с севера страны или с Урала? Там гораздо больше времени требуется», – сказал президент.

По его словам, время на проезд необходимо сократить. «Нужно сделать все, чтобы автомобильное или даже железнодорожное сообщение для пассажиров и туристов на южном направлении стало удобнее и быстрее. Я уже говорил об этом не один раз. Я прошу посмотреть на это с практической точки зрения», – заявил **Путин**.

<https://tass.ru/ekonomika/9573449>

На ту же тему:

<https://www.interfax-russia.ru/south-and-north-caucasus/news/putin-poruchil-prorabotat-vopros-rekonstrukcii-dorog-k-chernomorskому-poberezhju>

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/putin-poruchil-prorabotat-proekty-razvitiya-dorog-na-chernomorskoe-pobereze>

<https://russian.rt.com/russia/news/787655-putin-yuzhnoe-napravlenie>

<https://rg.ru/2020/09/28/reg-ufu/putin-vystupil-za-rekonstrukciiu-dorog-k-chernomorskому-poberezhju.html>

<https://kuban.rbc.ru/krasnodar/28/09/2020/5f72281f9a79477baf153184>

<https://360tv.ru/news/vlast/putin-poruchil-prorabotat-vopros-o-rekonstruktsii-dorog-k-chernomoru-morju/>

<https://kubnews.ru/vlast/2020/09/28/vladimir-putin-poruchil-prorabotat-vopros-rekonstruktsii-dorog-k-chernomorskому-poberezhju/>

<https://www.dg-yug.ru/news/113316.html>

<https://kuban24.tv/item/putin-poruchil-prorabotat-proekty-razvitiya-dorog-na-chernomorskому-poberezhe>

ТАСС; 2020.28.09; ХУСНУЛЛИН ЗАЯВИЛ, ЧТО В СТРОИТЕЛЬСТВЕ ДОРОГ В РОССИИ НЕ ХВАТАЕТ УЧАСТИЯ ЧАСТНЫХ ИНВЕСТОРОВ

В проектах дорожного строительства в РФ не хватает участия частных инвесторов, заявил **вице-премьер РФ Марат Хуснуллин**, выступая на Российской неделе государственно-частного партнерства (ГЧП).

«Не хватает именно бизнеса в строительстве дорог. Тот объем, которые у нас платные есть – дороги с привлечением концессионера, он ничтожно мал по отношению ко всем объемам строящихся в стране дорог, если сравнивать нас с другими странами в мире», – сказал он.

Пример ГЧП в дорожном строительстве – проект Центральной кольцевой автодороги. Так, при общей стоимости трассы в 341,2 млрд руб. около 94,7 млрд руб. составят средства концессионеров.

Как уточнили в **Росавтодоре**, в 2019 году завершено 57 новых дорожных проектов протяженностью 364 км, отремонтировано – 7,6 тыс. км. «Автодор» (управляет платными трассами), в свою очередь, построил и отремонтировал 200 км автодорог. По схеме ГЧП в 2019 году сдана трасса М-11 Москва – Санкт-Петербург (669 км), к 2021 году планируется сдать ЦКАД (336,5 км).

Российская неделя ГЧП проходит в Москве с 28 сентября по 1 октября. Организаторами мероприятия выступают фонд Росконгресс и Национальный Центр ГЧП. Генеральный партнер – Сбербанк. Портал «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого является ТАСС, выступает генеральным информационным партнером форума.

<https://tass.ru/ekonomika/9571057>

ТАСС; 2020.28.09; МИНТРАНС ПРЕДЛАГАЕТ УВЕЛИЧИТЬ СУБСИДИИ НА РЕГИОНАЛЬНЫЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ В 2021-2023 ГОДАХ

Минтранс России предлагает увеличить размер субсидий на развитие региональных перевозок на 4,6 млрд рублей ежегодно в 2021-2023 годах. Об этом сообщил **первый замминистра транспорта РФ, руководитель Росавиации Александр Нерадько** на пленарном заседании II Северного форума по устойчивому развитию.

«Существуют две программы предоставления субсидий из федерального бюджета. Мы попросили правительство РФ увеличить размер субсидий для развития региональных перевозок на 4,6 млрд рублей ежегодно», – сказал он, добавив, что речь идет о предоставлении субсидий в 2021-2023 годах.

Нерадько добавил, что **Минтранс** также вышел с предложением предоставлять субсидии для развития полетов внутри субъекта.

«Сейчас эта субсидия предоставляется только из бюджета субъекта РФ. Мы же просим, чтобы деньги были выделены из федерального бюджета. Это поможет существенным образом повысить авиационную мобильность населения, которая проживает в арктических регионах», – отметил он.

Субсидирование региональных авиаперевозок из федерального бюджета ведется с конца 2013 года, когда было утверждено соответствующее постановление правительства о развитии региональных и местных авиаперевозок. В феврале 2020 года **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** заявил, что программы субсидирования авиарейсов в России должны утверждаться на три-пять лет вперед.

<https://tass.ru/ekonomika/9571725>

[На ту же тему:](#)

<https://www.rzd-partner.ru/aviation/news/mintrans-predlagaet-subsidirovat-regionalnye-aviaperevozki-v-2021-2023-godakh-na-summu-bolee-12-5-ml/>

<https://www.pnp.ru/economics/v-rossii-predlozhili-uvelichit-subsidii-na-razvitie-regionalnykh-aviaperevozok.html>

ТАСС; 2020.28.09; НАЗВАНЫ РЕГИОНЫ, СТАВШИЕ В АВГУСТЕ САМЫМИ УПОМИНАЕМЫМИ В СМИ В КОНТЕКСТЕ НАЦПРОЕКТОВ

Краснодарский край по итогам августа возглавил рейтинг упоминаемости регионов в СМИ в контексте **нацпроектов** на основе показателя МедиаИндекс. Об этом в понедельник сообщается на сайте компании «Медиалогия».

«Лидерами медиарейтинга стали Краснодарский край, Татарстан и Приморский край», – говорится в сообщении.

Краснодарский край, занявший первое место рейтинга, привлек внимание СМИ восьмикратным ростом экспорта сахара в 2020 году в рамках **нацпроекта «Международная кооперация и экспорт»**. Кроме того, СМИ сообщали об участии в **нацпроекте «Производительность труда и поддержка занятости»** более 100 предприятий Кубани, при этом к 2024 году их число должно вырасти до 300.

В Татарстане, занявшем вторую строчку рейтинга, активно работали над «дорожным» **нацпроектом**. Так, пресса сообщала о запуске нового участка Большого Казанского кольца и об оценке стоимости строительства Вознесенского тракта в Казани в сумму 17 млрд рублей. Кроме того, СМИ писали о выдаче субъектам малого и среднего предпринимательства микрозаймов на общую сумму 552,4 млн рублей в рамках соответствующего **нацпроекта**.

Замыкает тройку лидеров Приморский край, который планирует построить 15 детских садов к 2022 году, создав тем самым более 3 тыс. дополнительных мест для детей в рамках **нацпроекта «Демография»**. Помимо этого, СМИ сообщали о выделении 470 млн рублей на выплату удвоенных пособий в рамках того же **нацпроекта** и о планах по созданию 12 новых мастерских для подготовки молодежи к профессиональным состязаниям по стандартам WorldSkills в рамках **нацпроекта «Образование»**.

В первую десятку медиарейтинга также вошли Нижегородская, Московская и Самарская области, Башкортостан, Ставропольский край, Удмуртия и Москва.

Ранее портал «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого является ТАСС, сообщал, что в августе СМИ чаще всего писали о **нацпроектах «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** (33,9 тыс. сообщений) и «Образование» (24,7 тыс. сообщений).

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/nazvany-regiony-stavsie-v-avguste-samymi-upominaemymi-v-smi-v-kontekste-nacproektov>

КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2020.29.09; НАЦПРОЕКТЫ НАПРАВИЛИ НА МЕСТА; РЕГИОНЫ ОЗНАКОМЯТ С НОВЫМИ ЦЕЛЯМИ ЦЕНТРА

Федеральный центр должен оперативно довести до губернаторов параметры обновленных **нацпроектов**, а также правила финансирования их мероприятий, чтобы с 2021 года несколько замершая из-за эпидемии работа была возобновлена уже в соответствии с целями из июльского указа о приоритетах развития России в ближайшее десятилетие. Такое поручение правительству дал вчера **Владимир Путин** на расширенном заседании президиума Госсовета.

Белый дом должен в сжатые сроки довести до регионов целевые показатели скорректированных **нацпроектов**, чтобы активная работа над ними началась уже в 2021 году, заявил вчера **Владимир Путин** на прошедшем в формате видеоконференции заседании президиума Госсовета. Пока, по словам президента, еще «не все цифры и параметры доведены до региональных управленческих команд», притом что основные мероприятия реализуются именно на местах, и региональные власти должны знать, какие конкретно задачи стоят перед ними, как будет вестись мониторинг их достижения, а также у них должна быть возможность маневрировать выделяемыми средствами.

Напомним, национальные проекты реализуются с 2019 года. Рассчитаны они были до 2024 года, но этим летом их срок был продлен до 2030-го. Объявлено, что сейчас у правительства пять приоритетных задач (национальных целей): сохранение населения, здоровье и благополучие людей, возможности для их самореализации, комфортная и безопасная среда для жизни, достойный, эффективный труд и успешное предпринимательство, цифровая трансформация. Более конкретно – реальный рост инвестиций в основной капитал на уровне не менее 70% (по сравнению с 2020 годом), повышение средней продолжительности жизни до 78 лет к 2030 году, сокращение уровня бедности до 6,5%. Скорректировать **нацпроекты** в соответствии с переназначенными целями правительство должно к 30 октября.

Среди остающихся спорных вопросов – сроки достижения главной задачи **нацпроекта** «Жилье и городская среда». Поставленная ранее задача по наращиванию объемов ввода жилья до 120 млн кв. м к 2024 году была отложена до 2030 года, однако, как сообщал глава Минстроя Владимир Якушев, поступают предложения о достижении этой цели и раньше, например, к 2027 году.

В открытой части заседания президиума Госсовета этот вопрос не обсуждался – вместо этого поднимались вопросы о барьерах, тормозящих достижение этой цели как таковой.

Так, мэр Москвы Сергей Собянин предложил ускорить постановку на кадастровый учет объектов, которые строятся в рамках реализации **нацпроектов**, например школ и детских садов. По словам градоначальника, в этом направлении уже сделан ряд шагов, но «тем не менее есть и резервы» – регистрация порой затягивается. Также Сергей Собянин просит центр о дальнейшей деbüroкратизации строительной отрасли: «Одновременно, когда мы снимаем ряд ограничений, порой разрабатываются проекты, нормативные акты, которые вводят дополнительные требования, это и пожарные, санитарные требования, технологические».

В сложных экономических условиях, вызванных пандемией, столичный мэр считает необходимым введение хотя бы на два-три года моратория на установление дополнительных требований к строительной отрасли, надо «осмыслить те или иные нормативные акты, которые в том числе находятся на выходе». Инициативу он объяснил тем, что в России десятки тысяч объектов являются долгостроем, но не потому, что работы по их возведению не завершены, а из-за того, что они не могут быть введены в эксплуатацию, поскольку во время их возведения изменились требования.

Владимир Путин вчера предупредил правительство о недопустимости затягивания решения сложных вопросов – по его словам, нельзя уводить такие задачи за границу 2024 года. «Чтобы не было, как в народе говорят, «потом – суп с котом»», – предупредил президент, добавив, что если поначалу ставить только простые задачи, то сложные потом не решить.

<https://www.kommersant.ru/doc/4510483>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/9573449>

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/9573171>

ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ЛАРУ; 2020.29.09; ПОЛЕЗНЫЙ ГОССОВЕТ: ВЕРНЕТСЯ ЛИ РФ К ПРЕЖНИМ ОГРАНИЧЕНИЯМ ИЗ-ЗА COVID; ПРИДЕТСЯ ЛИ ПРИБЕГАТЬ К ЧУВСТВИТЕЛЬНЫМ ДЛЯ ЭКОНОМИКИ МЕРАМ, ЗАВИСИТ ОТ КАЖДОГО, СЧИТАЕТ ПРЕЗИДЕНТ

Возвращаться к практике масштабных ограничений не придется, если все граждане страны будут соблюдать рекомендации врачей и беречь свое здоровье. Об этом **Владимир Путин** заявил 28 сентября во время расширенного заседания Госсовета. Опрошенные «Известиями» эксперты и политики согласны, что использование масок, соблюдение личной гигиены и социальной дистанции крайне необходимо, поскольку осенью и без

COVID фиксируется рост инфекционных заболеваний. Несмотря на все трудности, российский лидер призвал федеральные и региональные власти не откладывать сложные инициативы на потом и последовательно вводить **нацпроекты**. В Госдуме уверены, что опыт борьбы с коронавирусом поможет наверстать некоторые отставания в графиках, а мэр Москвы признал: решения, которые ранее принимались месяцами и исполнялись годами, сегодня реализуются в течение нескольких дней.

Личная ответственность

Новую рабочую неделю **Владимир Путин** начал весьма активно. Глава государства в Сочи принял киргизского коллегу Сооронбая Жээнбекова. Предметом переговоров, в частности, стал вопрос развития сотрудничества в торгово-экономической сфере. Также на берегу Черного моря российский лидер встретился с руководителем ФАС Игорем Артемьевым и с президентом РАН Александром Сергеевым. В тот же день глава РФ пообщался по видеосвязи с молдавским президентом Игорем Додоном.

Учитывая напряженный график, не удивительно, что главное мероприятие дня – расширенное заседание президиума Госсовета стартовало лишь после семи часов вечера. Несмотря на то, что главной темой была реализация **нацпроектов**, в нынешних условиях вряд ли можно было обойтись без обсуждения борьбы с COVID-19. **Владимир Путин** вновь напомнил, что расслабляться и терять бдительность ни в коем случае нельзя. Обращаясь ко всем гражданам страны, президент подчеркнул, что риски по-прежнему сохраняются.

– Хочу попросить вас помнить об этом и проявлять максимальную ответственность и за себя, и за тех, кто рядом с вами. Прошу вас соблюдать все рекомендации врачей и специалистов. Это нужно для безопасности, для защиты вашего здоровья, – заявил он.

По словам президента, сегодня мы знаем об этой опасной болезни гораздо больше, чем еще несколько месяцев назад. Тем не менее, сейчас от каждого зависит результат общих усилий по борьбе с распространением инфекции, чтобы не пришлось вновь прибегать к весьма чувствительным для экономики мерам и обременительной для людей масштабной практике ограничений, добавил глава государства.

– Самозащита, а именно применение масок, соблюдение личной гигиены и социальной дистанции, во много раз снижает распространение вируса, – заявила «Известиям» сенатор, заслуженный врач РФ Татьяна Кусайко. – Осенний период всегда чреват тем, что идет рост вирусных заболеваний. Сейчас, конечно, очень важно, чтобы одна инфекция не наслоилась на другую.

По словам директора Института прогрессивного образования Анны Маркс, в частности, школам необходимо соблюдать все меры безопасности и эпидемиологические предписания, чтобы не допустить массового карантина и всеобщего перевода на «дистанционку».

– В онлайн-образовании объективно множество плюсов, но к полноценному переходу мы еще не готовы. В прошлую волну дети испытали сильный стресс, что сказалось на их отметках и качестве полученных знаний. В то же время большинство учителей по-прежнему не готовы преподавать онлайн, поскольку не обладают цифровыми компетенциями, – пояснила в беседе с «Известиями» эксперт.

Не менять курс

Несмотря на трудности, властям «необходимо смотреть вперед, задавать долгосрочные ориентиры во всех сферах, которые определяют жизнь, благополучие человека, его семьи», отметил **Владимир Путин**. По его словам, важно добиваться большей эффективности и результативности по каждому направлению, чтобы не просто достигались формальные показатели, а жизнь людей становилась лучше. При этом глава государства напомнил, что все национальные цели на ближайшие 10 лет остаются неизменными. Речь идет, прежде всего, о пяти ключевых направлениях: сбережение здоровья и благополучия людей, создание комфортной и безопасной среды для жизни,

укрепление экономики и открытие новых возможностей для самореализации граждан, а также повсеместное внедрение цифровых технологий.

– При этом сразу хочу подчеркнуть: не следует откладывать решение сложных, системных проблемных вопросов на потом: «сейчас что-то такое попроще сделаем, а потом...». Чтобы не было так, как в народе говорят: потом – суп с котом, – заявил **Владимир Путин**. – Нельзя уводить эти задачи за границу 2024 года. Не надо пытаться облегчать себе жизнь, снижать требования к работе, запланировав на ближайшие годы, что называется, простые, необременительные задачи. Мы тогда и сложных не решим потом.

Пандемия коронавируса и вынужденный переход в онлайн-форматы многому нас научили, в том числе как оптимизировать бюрократические процессы, считает депутат Госдумы Виктор Зубарев. Госуслуги и коммерческие сделки регистрировались онлайн. Бизнесу также были оказаны своевременные меры поддержки, а граждане получили адресную помощь, добавил парламентарий.

– Этот опыт принятия оперативных антикризисных решений с одной стороны, и оптимизации работы ведомств – с другой, должны сейчас помочь наверстать некоторые отставания по национальным проектам, которые невозможно было реализовать в условиях пандемии, – сказал он «Известиям».

По словам мэра Москвы Сергея Собянина, который принял участие в заседании, опыт пандемии, действительно, дал свои плюсы. В частности, представители власти осознали, что способны выполнять задачи в более короткие сроки, а решения, которые ранее принимались месяцами и исполнялись годами, сегодня реализуются в течение нескольких дней, уточнил он.

Во время вступительной речи президент отдельно остановился на теме строительства, чтобы расставить все точки над «i». По его словам, нужно стремиться к тому, чтобы ежегодно не менее 5 млн российских семей улучшали свои жилищные условия. Для выполнения этой цели необходимо нарастить объемы строительства жилья до 120 млн кв. м в год. Между тем, в прошлом году было сдано около 80 млн кв. м, подчеркнул президент.

Российский лидер также поднял тему внутреннего туризма, который в этом году получил поддержку благодаря закрытым границам. Тем не менее, и в этом направлении властям предстоит многое сделать.

– Сегодня только из Москвы дорога поездом или на личном автомобиле до сочинского или ялтинского побережья занимает около суток или более. Что уже говорить о тех наших людях, которым приходится ехать с севера страны или с Урала, там гораздо больше времени требуется. Или доехать от Керченского пролива до Сочи, по серпантину. Попробуй с детьми там прокатись на машине. Всё это можно и нужно сократить по времени, причем при полном соблюдении требований по безопасности и качеству сообщения, – призвал **Владимир Путин**.

Глава государства поручил правительству проработать вопрос реконструкции автомобильных трасс и железных дорог, которые ведут к Черноморскому побережью.

Также **Владимир Путин** напомнил, что основные мероприятия национальных проектов приходится на регионы. Поэтому веское слово в их дополнительной настройке должно принадлежать субъектам РФ, которые видят ситуацию на местах, уверен президент. У регионов должна быть возможность маневрировать средствами и четкое понимание того, как будет выстраиваться бюджетное взаимодействие субъектов и центра в ближайшие годы, подытожил он.

<https://iz.ru/1066724/dmitrii-laru/poleznyi-gossovet-vernetsia-li-rf-k-prezhnim-ogranichenijam-iz-za-covid>

ИЗВЕСТИЯ; НАТАЛИЯ ПОРТЯКОВА; 2020.29.09; СМОТРЯТ В ОБА: ГАВАНА И ТАШКЕНТ МОГУТ ПОДКЛЮЧИТЬСЯ К ЕАЭС В 2020-М; НАДЕЛЕНИЕ ИХ СТАТУСОМ НАБЛЮДАТЕЛЕЙ ЗАКРЕПИТ КУРС НА РАСШИРЕНИЕ ГЕОГРАФИИ ПАРТНЕРСТВ СОЮЗА

До конца года Евразийский экономический союз (ЕАЭС) с большой долей вероятности обретет сразу двух новых наблюдателей. Речь идет об Узбекистане и Кубе, рассказали «Известиям» в Евразийской экономической комиссии. Подключение к интеграционному объединению первой страны повысит возможности регионального евразийского взаимодействия в регионе Центральной Азии. А получение статуса наблюдателя Кубой станет, по определению министра по интеграции ЕАЭС Сергея Глазьева, своеобразным окном в Новый Свет и закрепит курс на расширение географии партнерств союза. Уже сейчас на счету у объединения есть действующие или прорабатываемые соглашения о зонах свободной торговли с рядом стран, однако до сих пор статусом наблюдателя могла похвастаться лишь Молдавия.

Остров торговли

ЕАЭС и Куба наладили активное сотрудничество в 2018 году на основе меморандума о взаимопонимании. В последние годы Гавана проявляла настойчивый интерес к углублению кооперации и даже дважды поднимала вопрос о получении статуса страны-наблюдателя при союзе. Но до последнего времени вовлечение Кубы в интеграционное объединение стопорилось Казахстаном. Как дал понять в мае президент республики Касым-Жомарт Токаев, у Гаваны могли возникнуть иллюзии, что с получением статуса наблюдателя страна начнет претендовать на все привилегии и льготы в ЕАЭС, а это не так, предложив более детально разработать критерии объединения к такому формату сотрудничества.

Россия, напротив, активно ратовала за скорейшее подключение Кубы к союзу. Возможно, по той причине, что среди пяти стран – членов объединения (Россия, Казахстан, Белоруссия, Армения, Киргизия) Москва поддерживает с Гаваной самые плотные торгово-экономические отношения: на РФ приходится свыше 92,9% всей торговли ЕАЭС с Кубой. Так или иначе, к осени переговоры о статусе наблюдателя для Гаваны вышли на финишную прямую. На прошлой неделе в России побывал кубинский **вице-премьер** Рикардо Кабрисас.

– У нас еще не было наблюдателя из Нового Света. Куба, как вы знаете, является идейным лидером для многих государств Латинской Америки, и для нас это окно в Новый Свет. Несмотря на то что объемы сотрудничества пока не очень велики, предоставление Кубе статуса наблюдателя дает возможность существенно это сотрудничество интенсифицировать, – пояснил «Известиям» министр по интеграции ЕАЭС Сергей Глазьев.

На данный момент главная составляющая экспорта стран ЕАЭС на Кубу – машины и оборудование – преимущественно грузовые автомобили и железнодорожные локомотивы. Остров свободы, в свою очередь, поставляет в страны союза продовольственные товары, а также крепкие спиртные напитки, кофе и табачные изделия. Однако потенциал экономик обеих сторон отнюдь не исчерпан. Как отметил Михаил Мясникович, председатель коллегии ЕЭК (постоянно действующего наднационального регулирующего органа ЕАЭС), из-за определенной нехватки сельхозтехники на Кубе ей наверняка будет интересна наша продукция машиностроения. В свою очередь, Гавана может похвастаться богатым опытом в сфере фармацевтической промышленности и биомедицины, что будет небезынтересно государствам ЕАЭС.

Узбекский компромисс

В отличие от Кубы, с большим энтузиазмом рвавшейся примкнуть к ЕАЭС, Узбекистан, которого страны союза были не прочь видеть даже в числе своих членов, а не просто наблюдателем, относился к альянсу соседей настороженно. С одной стороны, за счет

членства Ташкент, 70% товарооборота которого приходится на Россию и страны ЕАЭС, смог бы решить проблемы своих экспортеров сельхозпродукции – они получили бы возможность поставлять товары на общий евразийский рынок без таможенного оформления. Присоединение к ЕАЭС упростило бы и жизнь примерно 2 млн узбекских трудовых мигрантов, находящихся в России.

Однако у членства страны в ЕАЭС нашлись и противники, опасавшиеся потери рабочих мест, повышения цен на продукцию узбекских производителей и снижения ее конкурентоспособности вдобавок к росту объема импортных товаров на внутреннем рынке. И хотя Узбекистан – первый торговый партнер стран ЕАЭС среди государств СНГ, не входящих в союз, и двусторонняя торговля неизменно росла все последние годы, в ней всегда наблюдался отрицательный баланс не в пользу Ташкента. Например, в 2019 году товарооборот государств ЕАЭС с Узбекистаном вырос за год на 9,5%, до \$6,2 млрд, однако это произошло за счет 18,9-процентного роста экспорта из стран ЕАЭС в республику, тогда как объем импорта из самого Узбекистана упал на 10,5%.

Поэтому, изучив возможное влияние экономической интеграции на 16 крупных отраслей узбекской экономики, весной этого года Ташкент принял своего рода соломоново решение: участвовать в ЕАЭС в качестве наблюдателя. Этот статус Узбекистан, как и Куба, может получить уже до конца текущего года на заседании Высшего евразийского экономического совета, пояснили «Известиям» в ЕЭК.

За пределы Евразии

Подключение Ташкента к деятельности ЕАЭС обещает заметно повысить возможности регионального евразийского взаимодействия в регионе Центральной Азии.

– Узбекистан – это достаточно емкий и потенциально динамичный рынок, который может дать дополнительные возможности ЕАЭС как с точки зрения расширения регионального товарооборота, так и с точки зрения продвижения дополнительной транспортной сопряженности в регионе, – сказал «Известиям» программный директор клуба «Валдай» Ярослав Лисоволик.

При этом эксперт напомнил, что ЕАЭС давно идет по пути заключения альянсов как с отдельными странами, так и с региональными интеграционными объединениями.

– Мы видим, что периметр такого рода альянсов уже начинает расширяться за пределы Евразии – подписаны меморандумы и с МЕРКОСУР, и с АСЕАН. И это свидетельствует о том, что на фоне расширения сети таких партнерств ЕАЭС и у других группировок и стран растет интерес к взаимодействию со всей экосистемой альянсов, который выстраивает ЕАЭС. Подключение Кубы, по сути, – закономерное отражение растущей географии партнерств ЕАЭС, – пояснил эксперт.

За почти шесть лет существования ЕАЭС успел заключить соглашения о зонах свободной торговли с Вьетнамом, Сингапуром, Сербией и вплотную подойти к созданию ЗСТ с еще почти десятком стран. Однако официальный наблюдатель у ЕАЭС пока что всего один: в 2018 году такой статус получила Молдавия. Это не противоречило обязательствам Кишинева в рамках Соглашения об ассоциации с Евросоюзом, но позволило наладить импорт в Россию и другие страны ЕАЭС сельхоз- и винодельческой продукции. И как признался в одном из интервью «Известиям» президент Молдавии Игорь Додон, Евросоюз оказался не в состоянии покрыть потребности страны в сбыте продукции, в то время как ЕАЭС «решил бы большинство существующих проблем экономики».

<https://iz.ru/1066316/nataliia-portiakova/smotriat-v-oba-gavana-i-tashkent-mogut-podkliuchitsia-k-eaes-v-2020-m>

ИЗВЕСТИЯ; ЕКАТЕРИНА ПОСТНИКОВА; 2020.29.09; В КРУГЕ ВТОРОМ: ЕВРОПУ НАКРЫВАЕТ НОВАЯ ВОЛНА COVID-19; К ОБЯЗАТЕЛЬНЫМ ОГРАНИЧЕНИЯМ ВОЗВРАЩАЮТСЯ ВСЕ, КРОМЕ ШВЕЦИИ И БЕЛОРУССИИ

Власти европейских государств вновь вводят жесткие штрафы за нарушение режима самоизоляции и ограничивают работу развлекательных заведений. В то время как число погибших от COVID-19 в мире превысило 1 млн, страны Запада накрывает вторая волна коронавируса. На общем фоне выделяются Белоруссия и Швеция, которые изначально пошли по пути иммунизации населения. И если в первом случае COVID-19 на дальний план отодвинули внутривнутриполитические пертурбации, то во втором речь идет об особом пути в борьбе с коронавирусом. Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) и опрошенные «Известиями» эксперты обращают внимание: несмотря на отсутствие жестких запретов, шведы рекомендации соблюдали. Таким образом, противодействие инфекции у всех шло одинаково, а вот взаимодействие властей с гражданами – по-разному.

Поймать волну

Еще в середине сентября ВОЗ предупреждала: в октябре-ноябре число летальных исходов от COVID-19 начнет расти. В конце месяца в организации сообщили, что мир наблюдает вторую волну заболевания – и действительно, прирост новых случаев по сравнению с летом заметно увеличился, и количество смертей перевалило за 1 млн.

На вопрос «Известий», только ли Европу накрывает вторая волна, в ВОЗ ответили, что под угрозой остаются все регионы. Особую обеспокоенность у организации вызывает Северное полушарие – там страны входят в холодный сезон, когда будет сложнее проводить время на открытом воздухе и активизируются другие респираторные заболевания.

По данным организации, на прошлой неделе (с 21 по 27 сентября) 4 из 10 новых случаев приходилось на Юго-Восточную Азию. При этом наиболее обнадеживающе ситуация выглядит в некоторых странах Северной и Южной Америки и Африки, где число заражений снижается.

– Но это очень хрупкие победы, для сохранения которых надо неустанно прилагать усилия, – сказали «Известиям» в ВОЗ. – И хотя в последнее время наблюдается стабилизация показателей, положение не слишком многообещающе: цифры – 1,8 млн заражений и 40 тыс. смертей за неделю – слишком высоки. Более того, исследования показывают, что лишь небольшая часть населения имеет антитела, а это значит, что у вируса всё еще есть большая свобода действий и он будет распространяться до тех пор, пока мы его не подавим.

Сейчас в Европе, по данным Worldometer, зарегистрировано 4,8 млн заражений при 220 тыс. летальных исходах. В пятерку стран с наибольшим числом заболевших входят Россия (1,1 млн), Испания (716 тыс.), Франция (538 тыс.), Британия (434 тыс.) и Италия (309 тыс.). По количеству погибших расклад несколько другой: здесь лидирует Британия (41,9 тыс.), а затем идут Италия (35,8 тыс.), Франция (31,7 тыс.), Испания (31,2 тыс.) и Россия (20,3 тыс.).

Многие европейские страны в сентябре столкнулись с резким ростом заболеваемости – правда, в разных масштабах. Например, если 25 августа в России зарегистрировали 4,6 тыс. новых случаев, то 28 сентября прирост составил уже 8,1 тыс. В той же Британии эти показатели 25 августа и 27 сентября составили 1,1 тыс. и 5,6 тыс. соответственно, а во Франции – 3,3 тыс. и 11,1 тыс.

Отдельные страны уже начинают возвращаться к обязательным ограничениям, пусть и не таким жестким и полномасштабным, как весной этого года. Как пояснили «Известиям» в ВОЗ, полный карантин с самоизоляцией – крайняя мера, прежде чем ее рассматривать, стоит оценить ряд других шагов. Собственно, это европейские правительства и сделали: так, в Британии с 28 сентября десятикратно увеличили штрафы за нарушение карантина –

£1 тыс. (\$1,3 тыс.) за первый раз и £10 тыс. (\$13 тыс.) за повторный; во Франции запретили праздники и развлекательные мероприятия (свадьбы, фестивали, вечеринки), а также ограничили работу баров, закрыв их с 22:00 до 6:00.

– Вторая волна была ожидаема. В сентябре возобновляются занятия в школах и институтах, люди возвращаются из отпусков на работу, – пояснил «Известиям» доктор биологических наук, профессор кафедры вирусологии биологического факультета МГУ Алексей Аграновский. – Что касается карантинных мер, то их введение зависит от нервов руководителей каждой страны. Я не думаю, что в России вновь введут жесткий карантин. Во-первых, он наносит людям ущерб не меньше, чем сама эпидемия. Во-вторых, многие недовольны тем, что их запирают, а это сбрасывать со счетов никак нельзя.

Швеция отдельно

Пожалуй, единственной европейской страной, которая отказалась от прописанных запретов и ограничилась лишь рекомендациями, стала Швеция. С таким же подходом выступает разве что Белоруссия – однако, учитывая внутривнутриполитические события и отказ властей признавать угрозу коронавируса, в представлении людей республика стала зоной, вовсе свободной от COVID-19. На сегодня в Швеции было зарегистрировано 90,9 тыс. заражений при 5,8 тыс. смертей, в Белоруссии – 77,9 тыс. и 822 соответственно.

В этих двух странах мощного скачка заражаемости сейчас нет: так, в Швеции 25 августа было зарегистрировано 223 случая, а 24 сентября – 417, в Белоруссии – 82 и 294 случая. Судя по всему, вводить карантин или какие-либо другие меры эти страны не планируют. Как сообщили «Известиям» в конце августа в шведском министерстве юстиции, в то время как многие государства сохраняют ограничения на въезд, блокировать границы для своих шенгенских соседей Стокгольм не намерен.

В ВОЗ комментировать подход каждой страны к борьбе с COVID отказались – там лишь отметили, что у любой системы здравоохранения есть свои индивидуальные особенности, оттого в организации разработали порядка 100 технических рекомендаций, которые можно было бы применить к тому или иному местному контексту.

При этом, как подчеркнул в интервью ТАСС глава Европейского регионального бюро ВОЗ Ханс Клюге, в отношении Швеции и Белоруссии у мировой общественности возникло неверное восприятие ситуации.

– В скандинавских странах очень высокий уровень доверия к государству. Если государство говорит: «Необходимо физическое дистанцирование», люди склонны этому верить. Я называю это особым партнерством между людьми и государством, – сказал Ханс Клюге. – <...> В Швеции люди соблюдали меры физического дистанцирования. Белоруссия также следовала многим рекомендациям ВОЗ.

Эксперты обращают внимание на то, что в той же Швеции власти объявили меры, но не ввели их на законодательном уровне.

– Люди дисциплинированы: они и надевали маски, и соблюдали социальное дистанцирование, и работали в удаленном режиме, и придерживались самоизоляции, когда это было возможно, – пояснил «Известиям» главный научный сотрудник НИЦ эпидемиологии и микробиологии имени Н.Ф. Гамалеи Анатолий Альтштейн. – Все меры применялись, вот только людей никто это делать не заставлял.

По мнению Алексея Аграновского, речь идет о разных подходах в коммуникации между государством и гражданами. Через какое-то время, когда специалисты проанализируют статистику, можно будет понять, кто был прав: те, кто вводил драконовские штрафы за отсутствие масок, или те, кто ограничивался рекомендациями, подытожил эксперт.

<https://iz.ru/1066636/ekaterina-postnikova/v-kruge-vtorom-evropu-nakryvaet-novaia-volna-covid-19>

КОММЕРСАНТЪ; 2020.29.09; ВСЕ ПОДКЛЮЧЕНО; НАСКОЛЬКО БЕЗОПАСНЫ БЕСПИЛОТНЫЕ АВТОМОБИЛИ

Мир активно готовится к появлению на дорогах беспилотных автомобилей – по прогнозам экспертов, это произойдет в ближайшие 8–10 лет. В России транспортные средства нового типа уже больше года испытываются на дорогах общего пользования. Скоро тесты перейдут на новую стадию. Подготовкой занимаются специалисты **Минтранса** и компаний-производителей. Ряд вопросов, связанных с безопасностью движения беспилотников, все еще остаются дискуссионными.

Куда едет беспилотник?

В России тема беспилотных транспортных средств обсуждается с 2014 года, когда президент **Владимир Путин** поручил правительству разработать Национальную технологическую инициативу – план поддержки перспективных отраслей экономики, одним из направлений которых стали автопилотируемые автомобили и электромобили (НТИ «Автонет»). В 2018 году вышло распоряжение правительства № 535, закрепившее план мероприятий (дорожную карту) по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров «Автонета». Одновременно с этим автопроизводители и технологические компании разрабатывали варианты беспилотного транспорта, при этом машины на дороги общего пользования не выезжали, а тестировались на закрытых полигонах.

В 2019 году в Москве и Татарстане стартовал эксперимент (в рамках постановления правительства № 1415), разрешивший тестировать беспилотный транспорт при условии инженера-оператора за рулем машины и солидной страховки за каждый автомобиль на случай ДТП. Право выезжать на улицы получили машины, прошедшие сертификацию и проверку во ФГУП НАМИ. Сейчас разрешения имеют порядка 100 автомобилей «Яндекса», Московского автодорожного института МАДИ и компании «Старлайн». Беспилотники колесят по улицам Москвы и Санкт-Петербурга, беспилотные такси – в Казани на территории «Иннополиса». Эксперимент, цель которого – собрать максимум данных о передвижении высокоавтоматизированных автомобилей, продлится до 2022 года.

Автомобили «Яндекса» проехали уже более 7 млн км. «Чем больше проезжают автомобили, тем больше данных собирается для их обучения», – рассказывают в компании. Самая сложная часть процесса – обучение системы предсказывать намерения других участников движения. «Чем больше вокруг людей и автомобилей, тем сложнее спрогнозировать, как будет меняться дорожная сцена, – поясняют в „Яндексе“. – По мере накопления опыта беспилотные автомобили все лучше предсказывают поведение других участников движения во все более сложных условиях».

Совершенствуется и аппаратная часть машины: становится понятней, к примеру, какое расположение сенсоров позволяет получать более детальную информацию. «За год мы развивали свое представление о телематической группировке и программном обеспечении, – говорит профессор МАДИ Султан Жанказиев. – Сегодня наша система уже гораздо лучше обучена, чем еще год назад, и способна моделировать различные дорожные сценарии. Машины почти научились перемещаться в конфликтном транспортном потоке, ведя себя так, как будто за рулем находится обычный водитель». Недавно, к примеру, был случай, когда автомобиль МАДИ самостоятельно принял решение «протиснуться» между стоящими машинами и благополучно справился с этой задачей, хотя следующий за ним водитель на такой маневр не решился.

Беспилотник едет сам

Новый импульс развитию технологии дала встреча бизнесменов с **президентом России Владимиром Путиным** в марте 2020 года, где обсуждалось, в том числе, будущее беспилотного транспорта. По итогам глава государства поручил правительству, а правительство – **Минтрансу**, МВД, Минпромторгу и Минэкономразвитию разработать

комплекс мероприятий по тестированию и поэтапному вводу в эксплуатацию на дорогах общего пользования беспилотных авто, способных ездить без инженера-испытателя, предусмотрев их опытную коммерческую эксплуатацию в отдельных регионах. **Проект такого документа уже разработан, рассказали в Минтрансе: сейчас он находится на заключительном этапе межведомственного согласования, после чего будет внесен в правительство.**

Большая часть плана посвящена формированию новой нормативной базы. Еще в 2016 году руководство Госавтоинспекции призывало заранее начать готовить нормативную правовую базу для передвижения беспилотных транспортных средств. Якорным документом нового комплексного плана станет законопроект, в котором закрепят правоотношения, возникающие при внедрении в транспортных комплексах высокоавтоматизированных автомобилей: уже формируется профильная рабочая группа, которая и займется разработкой такого закона. Планируется внести изменения и в постановление правительства № 1415. **«Изменения направлены на создание в отдельных регионах дополнительных условий для опытной эксплуатации таких ТС, необходимых для ускоренного развития технологий беспилотного вождения, – рассказывают в Минтрансе. – На первом этапе появится возможность проведения эксперимента без присутствия инженера-испытателя на месте водителя, в перспективе – без присутствия непосредственно в салоне».**

Технологии уже позволяют совершать поездки без инженера-испытателя в небольших городах, заявляют в «Яндексе». «Мы готовы ездить без пугающего водителя в салоне в „Иннополисе“, – говорят в компании. – Когда в законодательстве произойдут изменения, мы сможем внедрять беспилотные автомобили итерационно. Параллельно с тестированием в наиболее сложных и загруженных регионах полноценные сервисы роботакси могут запускаться в более предсказуемых средах. Постепенно количество и сложность таких сред будет расти». Уже сейчас машины «Яндекса», уверяют в компании, способны преодолеть сложную развязку, но делают это осторожнее, чем человек. Через 3–4 года компания рассчитывает совершать на беспилотных автомобилях полностью автономные поездки в час пик в центре мегаполиса. Султан Жанказиев также подтверждает, что уровень технологий позволяет беспилотным автомобилям ездить без водителя-испытателя, – МАДИ экспериментирует с этим на закрытых площадках с середины лета.

Безопасен ли транспорт без водителя?

Новый вид транспорта в перспективе позволит существенно сократить аварийность, считает начальник российской Госавтоинспекции генерал-лейтенант полиции Михаил Черников. Логично, ведь компьютерный мозг беспилотной машины не заснет в сумерках, не сядет за руль в нетрезвом виде, всегда хорошо видит и движется по проезжей части крайне дисциплинированно. 90% всех ДТП связаны с влиянием человеческого фактора – в случае массового распространения беспилотных автомобилей этот фактор уйдет в прошлое.

Но пока что человечество находится только в самом начале переходного периода к беспилотному транспорту, поэтому именно сейчас необходимо определить правила игры и условия, при которых будет соблюдаться безопасность движения. Тем более что за рубежом аварии с участием нового вида транспортных средств происходят регулярно. Еще в 2016 году широко обсуждалось первое ДТП с беспилотным Lexus от компании Google в Калифорнии: перестраиваясь в левый ряд, машина не уступила дорогу автобусу. В том же году Tesla в штате Флорида въехала в грузовик с прицепом, водитель погиб. В 2018 году беспилотник Uber сбил насмерть женщину, переходившую дорогу вне пешеходного перехода. 29 августа 2020 года водитель Tesla включил режим автопилота и решил посмотреть фильм за рулем, в результате машина врезалась в полицейских автомобиль: слава богу, в этой аварии никто не погиб. В России дорожных происшествий

с участием беспилотного транспорта пока не было, поскольку таких машин, в принципе, немного, при этом инженеры-испытатели находятся за рулем и в любой момент перехватывают управление. Очевидно, что риски существенно вырастут, когда парк беспилотников вырастет («Яндекс» собирается вывести еще 100 машин в этом году), а инженера-испытателя не будет в водительском кресле.

Что нужно сделать для безопасности?

25 марта 2020 г. правительство распоряжением № 724-р утвердило концепцию обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования, разработкой которой занимались специалисты Минпромторга, **Минтранса** и т.д. Документ закладывает базовые принципы, которые должны соблюдаться при массовом внедрении беспилотного транспорта.

Предлагается, например, определить «среду штатной эксплуатации» такой машины – условные зоны, где беспилотник будет вести себя надежно с минимальным риском сбоев: это могут быть конкретные дороги, районы, а также движение не выше определенной скорости. Беспилотная машина должна переходить в «состояние минимального риска», если не получается завершить поездку или произошел сбой в работе системы. Автомобиль должен выдавать водителю «однозначное уведомление» при переходе в режим внештатной эксплуатации, в случае непредвиденных ситуаций – сводить до минимума риск опасности для участников движения. Предполагается введение разного уровня ответственности участников движения в зависимости от уровня автономности автомобилей. Большой блок документа посвящен правилам информационной защиты автомобилей – нельзя допустить перехвата управления, а также утечки персональных данных водителя.

Для того чтобы комплексно оценить безопасность того или иного беспилотного автомобиля, нужно сначала тщательно изучить алгоритм его работы и применяемые в нем технические решения, обращают внимание в Госавтоинспекции – соответствующая информация уже запрошена у производителей.

В комплексном плане **Минтранса** также заложена разработка отдельного документа, в котором будет расписан порядок расследования ДТП с участием высокоавтоматизированных ТС, а также определение механизма их взаимодействия с сотрудниками полиции. «Алгоритмы оформления ДТП с беспилотным автомобилем уже есть, – поясняет представитель НТИ „Автонет“. – Фактически после аварии участники дорожного движения смогут дальше продолжить движение, зафиксировав на камеру смартфона повреждения. Беспилотный автомобиль сможет их зафиксировать самостоятельно с помощью технического зрения. Далее данные ДТП должны поступить в Госавтоинспекцию».

Беспилотнику путь заказан

Выпуск автомобиля без испытателя в водительском кресле на дороги возможен лишь с определенными ограничениями, поскольку техника пока не обладает человеческой интуицией и внутренним ощущением безопасности, говорит Султан Жанказиев из МАДИ. Например, на скоростное шоссе беспилотникам выезжать пока не нужно. «В рваном конфликтном потоке беспилотные автомобили двигаются тоже не очень уверенно, – считает эксперт. – Машине сложно предсказать, что кто-то внезапно решит под углом заехать в полосу или решит внезапно испытать мощность двигателя своей машины после долгого стояния в пробке. Электронику надо учить и таким сценариям. Думаю, что в течение 1–1,5 года эту проблему получится преодолеть». В первую очередь нужно отрабатывать движение беспилотников в городских условиях, оттачивая мастерство технического зрения в различных сценариях интенсивного движения, добавляет представитель НТИ «Автонет»: «Этим уже занимаются разработчики „Яндекса“, МАДИ и «Старлайна». Султан Жанказиев настаивает на поэтапности – машины в полностью

беспилотном режиме сначала нужно выпускать на низкозагруженные периферийные улицы, постепенно усложняя условия движения.

Современные технологии компьютерного зрения позволяют хорошо распознавать других участников движения, но и здесь есть определенные нюансы. «Если на обочине стоит человек, то наша оптика поймет, спиной он стоит или лицом, и рассчитает вероятность выхода пешехода на дорогу, – рассказывает Султан Жанказиев. – Сложнее ситуация с комбинацией разных объектов: недавно мы столкнулись с ситуацией, когда человек переходил дорогу с велосипедом и электроника распознала велосипедиста и велосипед как разные сущности, при этом человека – как рискованный объект, а велосипед – как неподвижный». Систему беспилотного управления нужно обучать в разнообразных условиях – это позволяет создать универсальную технологию, применимую в разных регионах, отмечают в «Яндексе». «Поэтому мы тестируем беспилотные автомобили в нескольких странах, – говорят в компании. – Например, в Москве мы можем отрабатывать сценарии с высокой загруженностью дорог и интенсивным трафиком, в Тель-Авиве – с большим количеством двухколесного транспорта на дорогах, высокой температурой и влажностью, в Энн-Арборе – проводить тесты без человека за рулем в условиях города».

Не до конца решен вопрос, откуда беспилотный автомобиль возьмет информацию о знаках и разметке. Можно загрузить в память машины высокоточную карту, однако создать ее для большой территории (площадь России) крайне сложно. Даже если получится сделать для отдельных регионов, то ее нужно регулярно обновлять, поскольку проекты организации движения – вещь «живая» и постоянно меняется. Второй сценарий – попытаться научить беспилотную машину ориентироваться в пространстве самостоятельно, получая информацию о знаках с камер, а также от дорожной инфраструктуры (правительственная концепция по безопасности движения беспилотников предполагает создание «цифровой модели» всех дорог). Но и здесь возникает вопрос о возможности применения этой технологии в реальной жизни. Сможет ли понять машина, где она едет, если на загородной дороге дорожники сняли слой асфальта, а знаки не успели помыть? Очевидно, что машина «ослепнет» в таких ситуациях, а значит, спровоцирует аварийную ситуацию. В идеальном мире у беспилотного автомобиля должно быть четыре источника информации для принятия решения, говорит Султан Жанказиев: карты, собственное техническое зрение, информация от соседних автомобилей в потоке и данные с дорожной инфраструктуры. В этом случае будет максимально полная картина дорожной обстановки.

Похвастаться технологиями, которые позволяют выводить на дороги машины без испытателя, пока могут «далеко не все компании», резюмирует представитель НТИ «Автонет». На сегодняшнем этапе развития автомобильной промышленности технологии автоматизации по-прежнему достаточно «сырые», и уверенно говорить об их положительном влиянии на состояние аварийности пока рано, говорит начальник Научного центра безопасности дорожного движения МВД России полковник полиции Дмитрий Митрошин. «Конечно, они будут совершенствоваться, – говорит он. – Станет расширяться и правовое поле для их применения. Мы самым активным образом участвуем в разработке, соответствующей нормативно-правовой и нормативно-технической основы, в том числе и на международном уровне, с тем чтобы охранять интересы безопасности на дорогах на каждой стадии внедрения технических разработок и решения юридических вопросов».

«В современном мире автоматизированный транспорт уже не является далекой перспективой, это ближайшее и неизбежное будущее, – подчеркивает директор департамента цифровой трансформации Минтранса Дмитрий Баканов. – Внедрение беспилотников в транспортный комплекс продиктовано безусловными социально-экономическими эффектами. Перед Минтрансом стоит сложная и важная задача – в целях ускоренного развития беспилотного транспорта создать все минимально

необходимые условия для его безопасного внедрения и функционирования, в частности без присутствия человека на месте водителя. Реализация разработанного нами комплекса мероприятий является важнейшим шагом на пути к этой цели».

<https://www.kommersant.ru/doc/4510106>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.29.09; В ПДД ВНОСЯТ РЕЗИНОВЫЕ НОРМЫ; МВД МЕНЯЕТ ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАЦИИ АВТОМОБИЛЕЙ

Инспекторы ГИБДД получают новые основания для вынесения штрафов, следует из разработанных в МВД поправок к Правилам дорожного движения (ПДД). Наказание ждет автомобилистов, которые ездят на летней резине зимой и на шипованной – летом или, например, устанавливают нештатные ксеноновые лампы в фары. Санкции последуют и за отключение штатного очистителя фар, как делают многие водители для экономии зимой незамерзающей жидкости. Зато в части нормативов тонировки требования слегка смягчатся.

ГИБДД разместила на regulation.gov.ru проект «перечня неисправностей и условий, при которых запрещена эксплуатация транспортных средств» в новой редакции. Перечень является приложением к ПДД: если инспектор при проверке выявляет нарушения из списка, он вправе вынести штраф по ст. 12.5 КоАП (минимальная санкция – 500 руб.). Документ приводится «в соответствие» с техрегламентом Таможенного союза о колесных транспортных средствах (ТР-ТС) 2011 года, пояснили в МВД.

В ПДД, таким образом, впервые появляется запрет на нарушение правил сезонного использования автопокрышек: езда с июня по август на зимних шипованных шинах, с декабря по февраль – на летних.

Эти нормы уже закреплены в ТР-ТС, но ПДД на него не ссылаются, а значит, инспектор применять штрафы не может. С новыми правками такое право у сотрудников ГИБДД появится, санкция составит 500 руб. по ч. 1 ст. 12.5 КоАП. Наказание последует и за установку шипованных шип только на одну ось (это распространенная практика среди желающих сэкономить на резине). В 2016 году группа депутатов Госдумы предложила ввести штраф в размере 2 тыс. руб. за нарушение правил сезонности использования шин, но документ не приняли (“Ъ” рассказывал об этом).

После принятия документа нарушением будет считаться и установка в фаре источника света «класса или с цоколем, мощностью, цветовой температурой», не соответствующими «эксплуатационной документации». Такая формулировка упростит задачу инспекторов при выявлении автомобилей с нештатными газоразрядными (ксеноновыми) и светодиодными лампами, пояснил “Ъ” член рабочей группы по безопасности движения ОНФ Григорий Шухман. Ксенон, напомним, пользуется популярностью у автомобилистов, поскольку такие лампы светят ярче обычных галогеновых и потребляют меньше электроэнергии. Установка их в обычные фары приводит к ослеплению встречных водителей, поскольку источник света расположен иначе и световой пучок формируется неправильно. «Сотрудник должен быть технически компетентным и разбираться в видах ламп и фар», – комментирует норму Григорий Шухман.

Более того, штраф можно будет получить, если на машине не работают фарочиститель или автоматический корректор наклона фар – это стандартное оборудование на современных машинах, оборудованных ксеноновым светом (ставится, чтобы исключить ослепление водителей на встречной полосе).

Многие водители, отметим, намеренно отключают штатный очиститель фар (на некоторых машинах для этого достаточно вынуть предохранитель), чтобы уменьшить расход незамерзающей жидкости зимой.

Уточняется и ряд других норм. Так, нарушениями будут считаться «подтекание рабочей жидкости в гидросистеме усилителя рулевого управления», а также «самопроизвольный поворот рулевого колеса с усилителем рулевого управления вопреки желанию и

ожиданиям водителя» (такая неисправность может возникать из-за дефекта или поломки ГУР). Пятисотрублевый штраф можно будет получить за отсутствие противосолнечных козырьков. Зато правила применения тонировки смягчаются: ветровое и боковые стекла должны будут пропускать не менее 70% света (сейчас не менее 75%, согласно ГОСТу 1988 года, на который ссылаются ПДД). Для бронированных машин вводится отдельный норматив по тонировке – не менее 60% света.

Проект изменений в правила будет проходить общественное обсуждение до 16 октября. Параллельно, напомним, собственный пакет изменений в ПДД подготовил **Минтранс**: изменяются правила парковки и стоянки, движения электросамокатов и эксплуатации автобусов, соблюдения скоростного режима и т. д. “Ъ” ранее представлял полный обзор поправок. Документ уже прошел общественное обсуждение на regulation.gov.ru и сейчас анализируется экспертами.

<https://www.kommersant.ru/doc/4510458>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.28.09; У ВАС ДТП ОТКЛЕИЛОСЬ; НЕКОТОРЫЕ ВИДЫ АВАРИЙ НЕ ПОПАДУТ В ОФИЦИАЛЬНУЮ ОТЧЕТНОСТЬ

С 1 января падение пассажиров в автобусах, дорожные аварии из-за инфарктов водителей, инциденты при попытках полиции остановить машину не будут считаться дорожно-транспортными происшествиями. Новые правила усложнят процесс установки камер и позволят властям быстрее снизить аварийность «на бумаге», что важно с политической точки зрения, отмечают эксперты: уменьшение числа ДТП к 2024 году заложено в **нацпроекте БКАД** и майских указах президента.

В пятницу опубликовано постановление правительства №1502 с новыми правилами учета ДТП, документ вступает в силу 1 января. Действующие правила (постановление правительства №647 1995 года) отменяются. Некоторые виды аварий и дорожных инцидентов не будут считаться ДТП и в официальную статистику не попадут:

аварии на дорогах при «постановочных действиях» во время съемок фильмов или при проведении «театрализованных мероприятий»;

аварии на дорогах во время ЧС;

падения пассажиров внутри движущихся городских автобусов, трамваев, троллейбусов при условии, что водитель не нарушил ПДД, нет погибших или раненых иных участников движения, не повреждены другие машины, груз или сооружения;

аварии, происшедшие из-за смерти водителя за рулем в результате инфаркта, инсульта, простудных, инфекционных и других заболеваний либо из-за острых отравлений;

дорожные инциденты, связанные с попыткой полицейских и других «должностных лиц» принудительно остановить машину (в которой, к примеру, находился преступник).

По уже действующему постановлению №667 в государственную отчетность не попадают аварии на мото– и автошоу, на соревнованиях и спортивных мероприятиях; аварии, связанные с нарушением техники безопасности; аварии в результате стихийных бедствий и во время прокладки траншей, лесозаготовки, установки матч и т. д.; инциденты, связанные с попыткой совершить самоубийство или «действиями граждан, совершенными в состоянии невменяемости».

Нет точных сведений о количестве исключаемых видов ДТП. По данным МВД, за шесть месяцев 2020 года произошло 1,76 тыс. ДТП (2,9% от всех аварий), связанных с падением пассажиров. В 2018 году экс-вице-премьер Максим Акимов поручал МВД, **Минтрансу** и правительству Москвы не включать подобные случаи в отчетность. Распоряжение готовилось с подачи ГИБДД после того, как в 2018 году 40% аварий с автобусами были связаны с падениями пассажиров.

Многие граждане, получив даже незначительные повреждения, шли фиксировать травмы в медучреждения, чтобы потом получить деньги по закону о страховании ответственности перевозчика.

За некоторые виды растяжений страховщик обязан выплатить 10 тыс. руб., за сотрясение мозга – 60 тыс. руб. Из травмпункта данные попадают в ГИБДД, где инциденту присваивают статус ДТП. “Ъ” рассказывал об этом явлении. Чтобы такие случаи не искажали официальную статистику, методику и предложили изменить, заодно переработав и остальные правила учета ДТП.

По закону страховым случаем является не ДТП, а факт причинения вреда при перевозке (вне зависимости от вины компании), пояснила “Ъ” вице-президент Всероссийского союза страховщиков Светлана Гусар, поэтому на возмещении вреда пассажирам новые изменения не отразятся. «Для получения выплаты в страховую компанию необязательно предоставлять документы из ГИБДД, достаточно документа от перевозчика, подтверждающего, что вред пассажиру был причинен при перевозке, – говорит она. – С 1 января возникнет риск, что пострадавшие могут столкнуться с отказом перевозчика в оформлении такого документа».

Новые правила могут защитить водителей от злоупотреблений властей, считает **координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов.**

Сегодня, если водитель грузовика умирает за рулем от инфаркта, вылетает на встречку и сбивает другую машину, то это считается ДТП, говорит господин Шкуматов. Если за год на 200-метровом участке улицы произошло пять разных аварий, то это считается «местом концентрации дорожно-транспортных происшествий» – такова норма закона «О безопасности дорожного движения». Именно на эти участки (или «очаги») и ориентируются регионы, выбирая места для новых камер и ограничивающих знаков. Этот принцип заложен в методике по расстановке комплексов.

«Некорректная статистика ведет к некорректным решениям, а страдает водитель. Новые правила подобные случаи минимизируют», – уверен Петр Шкуматов. Он приводит в пример случай, который произошел в Москве, рассказанный заместителем главы ЦОДД Александром Евсиным. В июне 2017 году профессор МГУ Ольга Марфенина во время перехода дороги не заметила автобус, который ехал со скоростью 5–7 км/ч, шагнула под машину, упала, ударилась о бордюр и скончалась. Случай попал в официальную статистику ДТП, после инцидента там поставили знак (ограничение 20 км/ч) и камеру, хотя никто скорость там не превышал.

Юрист, эксперт по безопасности движения Катерина Соловьева считает, что новый документ нужен властям для достижения показателей **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги» (БКАД)** в 2024 году. Вдвое (по сравнению с 2017 годом) должно быть сокращено количество очагов аварийности, количество погибших в ДТП на 100 тыс. населения должно сократиться с 13 до 4. Эти показатели были взяты из майского указа президента 2018 года. Исключение некоторых видов происшествий из разряда «официальных» ДТП, очевидно, позволит правительству достичь показателей быстрее.

Иным способом, кроме как рихтованием учета статистики, снизить аварийность до целевых значений, на мой взгляд, невозможно, – считает Катерина Соловьева. – По крайней мере, конкретно с тем арсеналом инструментов и той политикой, которую сегодня проводят органы власти».

Правила учета ДТП меняются не первый раз. До 1 января 2009 года жертвой аварии считалось лицо, которое погибло в момент происшествия или в течение семи суток от полученных травм. С 2009 года срок был увеличен до 30 суток. В 2009–2013 годах число ежегодно гибнущих на дорогах выросло с 26 тыс. до 27,9 тыс., ряд экспертов связывали эту динамику с изменением методологии.

<https://www.kommersant.ru/doc/4509852>

ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2020.29.09; С ЧЕЛОВЕЧКОМ И БЕЗ МОЛОТОЧКА: КАКИЕ НОВОВВЕДЕНИЯ ЖДУТ АВТОМОБИЛИСТОВ; НОВЫЕ

ПРАВИЛА ПРОЕЗДА ПО МАГИСТРАЛЯМ, ШТРАФЫ И НЕОБЫЧНЫЕ СВЕТОФОРЫ – ЧТО НЕОБХОДИМО ЗНАТЬ ВОДИТЕЛЯМ

В некоторых тоннелях теперь можно перестраиваться, а ездить по парковочным карманам запрещено. Все выделенные полосы оставляют только такси и общественному транспорту, а обычным автомобилистам заезжать на них нельзя даже ночью и по выходным. Кроме того, в Москве меняют дорожные знаки и ставят необычные светофоры. В нововведениях, к которым еще предстоит привыкнуть автомобилистам, разбирались «Известия».

Секция белых ходоков

В Москве стали появляться новые светофоры, оснащенные секцией с белым человечком. Она напоминает тем, кто поворачивает направо на зеленую стрелку, о необходимости пропустить пешехода.

Нововведение призвано сэкономить время ожидания «зеленого» для всех, разрешая одновременное движения и пешеходов, и машин. Как пояснили в Центре организации дорожного движения (ЦОДД), для пешеходов, совершающих переход, зеленый сигнал будет загораться на несколько секунд раньше, чем водителям, и, согласно прогнозу, совмещение фаз сократит время ожидания для пешеходов и велосипедистов на 40%, но при этом пропускная способность улиц вырастет на 30%.

«Когда-то в ГИБДД решили, что если развести потоки, то и проблем не будет. На практике это обернулось долгим ожиданием на светофоре для всех участников дорожного движения. Транспортные задержки увеличились, а пешеходы стали бегать на красный. И если водителей еще как-то можно администрировать, то пешеходов бесполезно», – поделился с «Известиями» **руководитель «Пробок.нет» Александр Шумский**. По его словам, такая секция может применяться на перекрестках, где направо поворачивает 120 машин в час и проходит не более 600 пешеходов. Он уточнил, что по факту в Москве таких перекрестков очень мало. Сейчас светофоры с белым человечком работают на восьми столичных перекрестках.

Напомним, поворот машины в обе стороны с одновременным проходом пешеходов был разрешен до 28 февраля 2014 года.

«Все жили нормально в совмещенных фазах, когда для автомобиля горит зеленый, для пешеходов тоже горит зеленый и правый поворот осуществляется по принципу «уступи дорогу». То есть поворачиваешь и уступаешь дорогу пешеходам и едешь дальше. Но нашлись люди, которые, поворачивая направо, сбивали пешеходов. Основываясь на этих частных случаях, было внесено в ГОСТ такое императивное требование, как запрет совмещения фазы перехода дороги для пешеходов и правого поворота для машин, что, естественно, увеличило время ожидания разрешающего сигнала светофора», – поделился с «Известиями» **координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов**.

Парковаться можно, ездить нельзя

Водителям теперь нельзя двигаться по парковочной разметке – за этим начали следить камеры, сообщает Telegram-канал департамента транспорта. Дело в том, что водители зачастую пытаются объехать основной поток через пустой парковочный карман. Они вклиниваются в ряд, создавая помехи и опасные ситуации.

Пока камера следит за машинами только на одном проблемном участке, на улице Косыгина. Штраф за нарушение в настоящее время составляет 500 рублей.

В двух десятках столичных тоннелей нанесли прерывистую разметку. Теперь в них можно безопасно перестраиваться перед съездом, а не занимать нужный ряд еще до въезда, как раньше. По словам руководителя проекта «Пробок.нет» Александра Шумского, участвовавшего вместе с ЦОДД в этом проекте, были выбраны тоннели неглубокого залегания, у которых нет сложной геометрии. Также критериями отбора были хорошее освещение и низкая аварийность.

«Лефортовский тоннель не подошел бы. Он очень длинный, со сложными радиусами поворота, водитель будто бы чувствует, что машина наклоняется влево-вправо по ходу движения. Если при этом еще и перестроиться, результат будет не очень приятный. А в тоннелях Садового кольца такого эффекта нет», – рассказал Александр Шумский. По его словам, в следующем году список может пополниться еще 10–15 тоннелями.

Ждите новый штраф за выделенку

Выделенные полосы лишаются знаков с «молоточками» и переходят на круглосуточный режим без выходных. Однако санкции пока не вступили в силу.

«Единый режим работы выделенок, в том числе в ночное время суток, нужен для того, чтобы устранить путаницу и избежать случайных штрафов для автомобилистов. Об этом не раз говорили сами водители», – прокомментировали нововведение в **пресс-службе** дептранса. Теперь в утренние и вечерние часы пик общественный транспорт должен поехать без задержек, а жители столицы смогут меньше ждать на остановках.

Александр Шумский считает, что неправильно штрафовать водителей ночью на выделенной полосе, когда они не создают помех для общественного транспорта. В то же время определить временные границы, во время которых автомобилисты не будут получать штрафы, сложно.

«На многих магистралях уже в 5:30 могут собираться достаточно большие дорожные заторы. Да и любое обозначение по времени вызывает вопросы: вот в 1:59 я еще получу штраф, а в 2:00 нет?» – рассказал он.

Водителям уже нужно привыкать к тому, что вскоре за проезд по выделенкам ночью и в воскресенье будут штрафовать на 3 тыс. рублей. В ГИБДД заявили, что водителей о введении санкций предупредят заранее.

Платные магистрали лишат шлагбаумов

Еще одно нововведение платных дорог. До конца года за неоплаченный проезд по ним начнут штрафовать, водителей легковых автомобилей на 2 тыс., грузовых – на 5 тыс. рублей.

Это позволит внедрить новый формат проезда по платным магистралям – free flow («Свободный поток»), без шлагбаумов. Впервые такая система появится на ЦКАД, которая сейчас строится в Подмосковье. Оплата будет производиться посредством транспондеров T-pass, которые будут привязаны не к конкретному автомобилю, а к счету водителя. Причем всё должно работать и на высоких скоростях, тормозить перед специальной рамкой не нужно.

«Согласно законопроекту, мы даем пять дней на оплату проезда, это и есть система постоплаты. Далее человека уведомляют о нарушении, и еще ему дается возможность в течение 60 дней оплатить проезд без штрафа. Если человек этого не сделал, ему придется оплачивать и штраф, и проезд по платной дороге», – рассказал в эфире «Радио Автодор» Игорь Козубенко. ЦКАД планируют открыть в конце октября. Ближе к этому времени появится информация и о тарифах.

Без рамок

В Москве начали отказываться от флуоресцентных рамок вокруг дорожных знаков. По мнению ЦОДД, на хорошо освещенных дорогах вроде Тверской и Нового Арбата такая окантовка не нужна. Что касается таких важных знаков, как «Дети» и «Объезд препятствия», то для них всё останется по-прежнему.

Согласно исследованиям ЦОДД, повсеместное использование желтых рамок приводит к тому, что водители просто перестают обращать внимание на них. Кроме того, упразднение окантовки сделает городские пейзажи чище и приведет к очищению от информационного шума.

Все эти новшества придется выучить и тем, кто сейчас сдает на права. Впрочем, для них экзамен в ГИБДД и так станет сложнее. С 21 апреля проверка навыков будет проводиться

сразу в городе, без предварительного экзамена на закрытой площадке. Нововведение по понятным причинам не коснется мототехники.

«Наши автошколы за это выступали много лет. Писали предложения, приводили в пример Европу и другие страны. И наконец площадку отменили. Как это повлияет на аварийность – зависит от экзаменатора, он же находится на дублирующей педали», – поделилась с «Известиями» президент Национального союза ассоциаций автошкол Елена Зайцева. Она уверена, что нововведение однозначно повысит качество подготовки будущих водителей. При этом учеников больше не будут водить по городским маршрутам – они будут знать лишь список улиц и территорий, где они должны будут проехаться с экзаменатором.

«Это сделано для того, чтобы не натаскивали учеников по одним и тем же маршрутам. Чтобы они были готовы к любым дорожным условиям и неожиданным ситуациям», – отметила Зайцева.

<https://iz.ru/1066603/anastasiia-pisareva/s-chelovechkom-i-bez-molotochka-kakie-novovvedeniia-zhdut-avtomobilistov>

ИЗВЕСТИЯ; ЕКАТЕРИНА ЯСАКОВА; 2020.29.09; НЕВЫНОСИМАЯ ТЯЖЕСТЬ: НАКАЗАНИЯ ЗА ПЬЯНЫЕ ДТП ПРЕДЛОЖИЛИ УЖЕСТОЧИТЬ; ЮРИСТЫ И ОБЩЕСТВЕННИКИ ПРОСЯТ ВВЕСТИ В 264-Ю СТАТЬЮ УК МИЛЛИОННЫЕ ШТРАФЫ И НОВЫЕ ОТЯГЧАЮЩИЕ ОБСТОЯТЕЛЬСТВА

Наказание для виновников серьезных ДТП следует ужесточить – при вынесении приговора по 264-й статье УК суд должен учитывать количество пострадавших и тяжесть полученных ими травм. С такой инициативой в Госдуму обратились юридические компании и движение «Синие ведерки». Так, за аварии со смертельным исходом, совершенные нетрезвыми водителями, помимо лишения свободы, предлагается взимать штраф в размере от 2 до 3,5 млн рублей. А неоднократные грубые нарушения ПДД необходимо признавать отягчающим обстоятельством, считают общественники. Это предложение депутаты уже намерены облачить в форму поправок или довести до сведения судов.

Штрафы вверх

Сообщения о громких ДТП следуют буквально одно за другим. Сначала общество взбудоражила авария с участием известного актера Михаила Ефремова, закончившаяся гибелью человека. Затем еще один артист – рэпер Эллей (Эльмин Гулиев) – наехал на пешеходов на Остоженке. В этом ДТП пострадали четыре человека. Одной из жертв – преподавателю МГЛУ Надежде Тухтаровой – после ДТП ампутировали стопу. В момент аварии музыкант находился в состоянии наркотического опьянения, сообщили СМИ со ссылкой на слова официального представителя МВД России Ирину Волк.

– В последнее время участились случаи управления транспортными средствами лицами, находящимися в состоянии опьянения. Зачастую такие поездки приводят к причинению тяжкого вреда здоровью или смерти человека. Несмотря на строгость санкций, число ДТП с участием пьяных водителей не становится меньше, – считают специалисты компании AVG Legal, консалтинговой группы VvCube и центра правовой помощи «Дело жизни».

Юристы подготовили коллективное обращение к председателю комитета по госстроительству и законодательству Госдумы Павлу Крашенинникову, в котором предлагают ужесточить ст. 264 УК РФ, посвященную нарушению ПДД и эксплуатации транспортных средств. Авторы письма предлагают дополнить существующее наказание в виде лишения свободы штрафами.

Так, за совершение ДТП в нетрезвом виде, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, с водителя предлагают взыскивать сумму от 1 до 1,5 млн рублей. За аварию со смертельным исходом, совершенную нетрезвым водителем, – от 2 до 2,5 млн рублей. А за ДТП с несколькими смертельными исходами, совершенное в пьяном виде, – до 3,5 млн рублей.

Уговорами поможешь

В комитете по государственному строительству и законодательству Госдумы письмо юристов еще не получили.

– Ответ заявителям будет дан в установленном порядке, – сообщили «Известиям» в комитете.

Ужесточение мер не всегда имеет действенный результат, считает президент Коллегии правовой защиты Виктор Травин.

– Угроза штрафа может повлиять на сознание только трезвого водителя и упредить его от совершения противоправного деяния. Нетрезвый же водитель, как показывает практика, не отдает себе отчета в опасности своего намерения сесть за руль, – уверен Виктор Травин.

По его мнению, в стране стоит развивать институт социальной рекламы, направленной на предупреждение пьянства за рулем – с этой целью уже готовится обращение в Коалицию НКО по развитию социальной рекламы в России.

– Полагаю, что реклама «Ты не остановил пьяного водителя? Он поехал убивать твоего ребенка!», регулярно транслируемая на центральных каналах, может стать для гражданского общества мощным стимулом к осознанию людьми своей исключительной роли в деле предотвращения подобного рода преступлений, – считает он.

Не повторяй ошибку

Стоит отметить, что ужесточением наказания за серьезные ДТП озаботились сразу несколько организаций. Так, «Известия» узнали, что общественное движение «Синие ведерки» направило обращение председателю комитета Госдумы по труду, социальной политике и делам ветеранов Ярославу Нилову.

В документе предлагается признать отягчающим обстоятельством в подобных ДТП факт неоднократных (два и более) грубых нарушений ПДД (до истечения года со дня окончания исполнения постановления, ст. 4.6 КоАП РФ).

– Некоторые водители, привлеченные к административной ответственности за грубые нарушения ПДД, часто не меняют свое поведение и в результате становятся виновниками крупных аварий с человеческими жертвами. В ходе исследования послужного списка таких лихачей выясняется, что за ними многократные нарушения правил проезда перекрестков, грубейшие нарушения скоростного режима и иные противоправные действия, – рассказал **координатор общественного движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов.**

При этом, по его словам, далеко не всегда факт наличия грубых нарушений ПДД у виновника находит свою оценку в судебных решениях. А иногда судьи, напротив, обращают внимание на единичные незначительные нарушения и применяют несправедливо жесткий подход.

– Необходимо определить четкие критерии для таких случаев, чтобы избежать как несправедливо мягких, так и несправедливо жестких приговоров по ст. 264 УК РФ, – подчеркнул Петр Шкуматов.

Осудят по-новому

Председатель комитета Госдумы по труду, социальной политике и делам ветеранов Ярослав Нилов предложения «Синих ведерок» пока не получал, но в курсе их инициативы и полностью ее разделяет.

– Если у водителя было несколько серьезных грубых нарушений до аварии, суд должен это учитывать. Речь должна идти именно о серьезных нарушениях: пьянка за рулем (даже если истек срок административной ответственности, год спустя считается, что лицо не привлекалось), переезды железной дороги в неположенном месте, выезд на встречную полосу с целью обгона, превышение скорости более чем на 80 км/ч, проезд на красный свет. Всё это суды должны учитывать при вынесении приговора, – сказал «Известиям» парламентарий.

При этом, по его словам, в этот «анамнез» нельзя включать нарушение правил парковки, поскольку такие ситуации часто носят спорный характер из-за непонятных знаков.

– Обязательно рассмотрим это предложение, поскольку речь идет о жизни и здоровье наших граждан. В связи с последними громкими ДТП тема актуальна. Сначала обсудим на экспертном уровне. Затем запросим позицию Верховного суда и правоприменительную практику, – пообещал Ярослав Нилов.

По его словам, после подготовки депутаты или приступят к законодательному регулированию, или постараются сделать так, чтобы эта позиция была доведена до судов вышестоящими инстанциями.

<https://iz.ru/1066595/ekaterina-iasakova/nevynosimaia-tiazhest-nakazaniia-za-pianye-dtp-predlozhili-uzhestochit>

ГУДОК; ОЛЬГА БЕЛЯЕВА; 2020.29.09; МОСТ-РЕКОРДСМЕН; В МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ ОТКРЫТО ДВИЖЕНИЕ ЧЕРЕЗ РЕКУ КОЛА

Вчера состоялось торжественное открытие нового железнодорожного моста через реку Кола, построенного на месте снесённого 1 июня паводком сооружения. Первым через него проследовал контейнерный поезд со станции Заполярная до станции Автово (Санкт-Петербург). Мост был построен в предельно короткий срок – всего за 105 дней.

К встрече первого поезда больше всех готовились строители-мостовики мостоотряда-47, трудившиеся здесь круглосуточно и посменно – примерно по 60 человек. В чистых бушлатах, блестящих касках и ярко-зелёных жилетах они готовы к вручению наград за ударный труд.

Однако уезжать не торопятся – осталось разровнять площадки у опор моста, достать щебень из реки, так что пробудут здесь строители ещё недели две. В коллективе ходят слухи, что нужно вывезти 3000 кубов грунта. «Да это что! Мы за смену по полторы тысячи можем вычистить!» – восклицают экскаваторщики. «Объём ковша – один куб, за 12 часов нужно сделать полторы тысячи манёвров», – считаю я. Невообразимо, а для них такая работа – обычное дело.

Около 11 часов к новому мосту прибыли генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров, **заместитель министра транспорта РФ Владимир Токарев**, губернатор Мурманской области Андрей Чибис, а генеральный директор мостоотряда-47 Олег Пирогов вместе с заместителем генерального директора ОАО «РЖД» по вопросам строительного комплекса Андреем Макаровым спешат под мост. «Такая традиция – встречать первый поезд под своим детищем», – улыбается Олег Белозёров. Спустя несколько минут по мосту проследовал двухсекционный «Ермак» 2ЭС5К с составом из 93 контейнеров со сборным грузом.

Новый мост был построен в предельно короткий, рекордный срок – за 105 дней. В первые дни после обрушения моста при выработке решений эксперты предполагали, что строительство моста продлится до конца этого – начала следующего года. «Сейчас сложно давать какие-то обещания о сроках начала движения по нему. Много зависит от того, насколько сложные там грунты. Но пока мы видим, что это может быть конец текущего – начало следующего года», – пояснял тогда начальник Центральной дирекции инфраструктуры Геннадий Верховых («Гудок» писал об этом в № 98 от 03.06.2020).

Однако позже сроки сдачи объекта в эксплуатацию были уточнены. «Что касается возведения нового железнодорожного моста, то эти работы планируется выполнить к началу октября, чтобы восстановить движение грузовых и пассажирских поездов по прежнему участку», – сообщил Олег Белозёров («Гудок» № 99 от 04.06.2020).

Напомним, разрушение (почему оно произошло, читайте на стр. 2) моста произошло 1 июня, а уже 16 июня специалисты приступили к бурению скважин под сваи.

За 3,5 месяца было уложено 1700 кубов бетона, возведено 34 буронабивных свай, построено 4 опоры, собрано и смонтировано 3 пролётных строения. Здесь трудились

более 160 человек, было задействовано 35 единиц техники. Исключены русловые опоры, которые подвергались влиянию реки, и свайные основания глубокого заложения, что делает размыв невозможным. Длина центрального пролёта составляет 111,2 м, двух малых – по 18,2 м.

Полная длина моста – 158,2 м.

Всё движение с обходной ветки Выходной – Мурмаши, построенной в июне также в рекордные сроки – за 18 дней, с 10 октября переключат на прежний путь.

«Планируется пропускать по восстановленному мосту здесь 27 пар грузовых поездов, 4 пассажирских, летом – 10 и 2 пригородных, – рассказывает исполняющий обязанности главного инженера ОЖД Мурманского территориального управления Алексей Мухин. – По обходному пути ходили два пассажирских поезда и 22 пары гружёных. Нужды в ней как в резервной ветке пока не будет».

«В рамках развития и реконструкции направления Волховстрой – Мурманск мы обновим 25 станций, уложим вторые пути более чем на 10 перегонах. Все строительно-монтажные работы планируем завершить к 2022 году. В итоге это позволит увеличить пропускную способность участка на 28 млн тонн», – говорит Андрей Макаров

«Железнодорожный мост построен за 105 дней, это уникальный результат и показатель высочайших компетенций строителей. Это достижение точно войдёт в историю – нам есть чем гордиться. Мост уникален не только с инженерной точки зрения – здесь нет промежуточных опор в русле реки, что в свою очередь положительно влияет и на экологию, не создавая препятствий миграции рыб. Выражаю благодарность всем, кто участвовал в строительстве», – сказал, обращаясь к собравшимся, Олег Белозёров.

<https://gudok.ru/newspaper/?ID=1536855>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.28.09; ПОЕЗДА ПОЙДУТ ПО НОВОМУ; ВОЗВЕДЕН МОСТ ЧЕРЕЗ КОЛУ ВЗАМЕН ОБРУШИВШЕГОСЯ

ОАО РЖД ввело в эксплуатацию мост через реку Кола в Мурманской области вместо того, который обрушился в июне. Он введен за четыре месяца и будет пропускать на шесть пар грузовых поездов больше, чем предыдущий, – 27 пар, а также четыре пары пассажирских и две пригородных.

28 сентября запущено движение поездов по новому железнодорожному мосту через реку Кола, построенному в весьма сжатые сроки – за 105 дней. Предыдущий мост обрушился 1 июня, когда обильный паводок подмыл его опоры (см. “Ъ” от 2 июня). Жертв не было, так как движение было остановлено незадолго до самого обрушения.

В результате аварии было перекрыто движение поездов на Мурманск, что сказалось как на удобстве пассажирского сообщения, так и на грузопотоке на Мурманский порт.

Последствием обрушения, в частности, был рост цен на уголь на европейских рынках, поскольку временно с них ушли крупные объемы российского угля – прежде всего СУЭК, которая переваливает через Мурманский морской торговый порт, принадлежащий ей и «Еврохиму», почти 18 млн тонн угля в год (см. “Ъ” от 3 июня). 19 июня ОАО РЖД запустило движение в обход моста по временному пути (см. “Ъ” от 19 июня), поехали и грузы – поначалу все, кроме угля, потом и уголь.

Теперь достроен новый мост. Он, сообщает ОАО РЖД, в отличие от старого, не имеет опор, установленных непосредственно в русле реки.

Все опоры являются береговыми, благодаря чему исключается фактор воздействия на мост паводковых вод, говорят в монополии.

Длина моста – 158 метров, конструкция состоит из трех пролетных строений – центрального, длиной 111 метров, и двух малых по 18 метров, – установленных на четыре железобетонные береговые опоры. По новому мосту будет идти 27 пар грузовых поездов в сутки, пояснили “Ъ” в ОАО РЖД, что на шесть пар больше, чем до аварии, а также четыре пары пассажирских поездов и две – пригородных.

<https://www.kommersant.ru/doc/4510301>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.29.09; ВЛАСТИ ПЕРЕМЕШИВАЮТ УГЛИ; У ЭНЕРГЕТИЧЕСКИХ И КОКСУЮЩИХСЯ СБЛИЖАЕТСЯ СТОИМОСТЬ ПЕРЕВОЗКИ

Вместо отмены скидок для поставщиков угля в неэкологичные порты **Минтранс** предложил Федеральной антимонопольной службе (ФАС) увеличить тарифы на все перевозки энергетического угля, приблизив их к ценам на отправки коксующегося. Об этом уже говорили и в ОАО РЖД, оценивая эффект от сближения тарифов в 12 млрд руб. в год. Аналитики считают, что отказ от дешевых перевозок энергоугля оправдан глобальными трендами и в перспективе спрос на коксующийся гораздо стабильнее. Но захватить новые внешние рынки коксующихся углей, убедив иностранных металлургов адаптировать к ним технологии, будет непросто.

Минтранс ответил ФАС на предложение дестимулировать отправки угля через неспециализированные морские порты, предложив в качестве альтернативы сблизить железнодорожные тарифы на транспортировку энергетического и коксующегося угля. **Подлинность письма замминистра транспорта Владимира Токарева главе ФАС Игорю Артемьеву от 18 сентября “Ъ” подтвердили в Минтрансе.**

Дискуссия началась с письма господина Артемьева от 24 августа (есть у “Ъ”), где он предложил ряд мер по перераспределению угольных грузопотоков с универсальных терминалов Дальнего Востока на специализированные. Глава ФАС писал о неравных условиях конкуренции между специализированными терминалами, которые вкладывают средства в защиту местности от образующейся при перевалке угольной пыли, и универсальными. «Избыточные перевалочные мощности перепрофилированных под перевалку угля морских портов – загрязнителей, до 20 млн тонн ежегодно, позволили грузоотправителям контрактовать большие объемы перевозки угля по восточному маршруту, чем способна пропустить и обработать железнодорожная инфраструктура», – пишет господин Артемьев.

В этой связи, рассказывал советник руководителя ФАС Павел Шпилевой, служба хочет отменить скидки на перевозку для компаний, экспортирующих уголь через неэкологичные порты (см. “Ъ” от 23 сентября). Также предлагается дифференцировать плату за аренду госимущества, согласование заявок на перевозку и распределение пропускной способности Восточного полигона.

На это письмо поступил критический отзыв Ассоциации морских торговых портов (АСОП) от 16 сентября (есть у “Ъ”). В нем говорится, что утверждения ФАС о более низких экологических требованиях к универсальным портам некорректны, а в понятие «создание неравных условий конкуренции» не следует вкладывать применение более дорогих или более дешевых технологий перевалки и более высоких или низких тарифов. К тому же, пишет АСОП, операторы терминалов обязаны обеспечивать равный доступ к услугам по перевалке. Причисление всех универсальных портов, переваливающих уголь, к «портам-загрязнителям» некорректно, как и сам термин, а вопрос соблюдения экологических требований не относится к компетенции ФАС.

В ОАО РЖД поддерживают (отзыв от 16 сентября есть у “Ъ”) позицию ФАС о необходимости пересмотра порядка взаимодействия с операторами терминалов, поскольку выгрузка универсальными терминалами зачастую увеличивает повреждаемость вагонов и создает пробки. Но в части доступа к Восточному полигону ОАО РЖД напоминает о существовании квот, говоря о необходимости дальнейшего совершенствования этого механизма.

В ОАО РЖД, которому перевозки угля принесли 52 млрд руб. убытка в 2019 году, уже выдвигали идею сближения тарифов. С 2021 года предлагалось поднять цены на перевозку антрацита до уровня коксующегося угля, что принесло бы монополии 2,8 млрд

руб. в год, а с 2022 года – полностью уравнивать тарифы на экспортные перевозки энергетических и коксующихся углей, собрав 8,9 млрд руб. (см. “Ъ” от 29 июля). В ОАО РЖД от комментариев отказались.

Максим Худалов из АКРА полагает, что сейчас ОАО РЖД осторожно пытается оградить себя от перспективы остаться с недозагруженными провозными мощностями после огромных инвестиций в их расширение под уголь. Он отмечает, что спрос на низкосортный энергетический уголь в мире в среднесрочной перспективе снизится на фоне политики крупнейших импортеров по сокращению угольной генерации. Однако коксующемуся углю полноценной и массовой замены в металлургии пока не найдено, отмечает эксперт: водородная металлургия отличается рядом сложностей, а качество стали может страдать.

Ставка на коксующийся уголь вполне оправдана, говорит Максим Худалов, но правительству и ОАО РЖД следует действовать осторожно: потерять перевозки дешевого энергоугля можно, но заместить их коксующимся сложно. Для этого, подчеркивает эксперт, нужны существенные маркетинговые усилия и целая госпрограмма с участием Минэнерго и Минпромторга и полноценной научной работой, чтобы убедить технологов компаний-покупателей перейти на российский коксующийся уголь, а нашим производителям – успешно конкурировать с такими гигантами, как ВНР и Rio Tinto.

<https://www.kommersant.ru/doc/4510514>

РБК КАЛИНИНГРАД; НАТАЛЬЯ ПИТАХИНА; 2020.28.09; В ЯНТАРНЫЙ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ. СКОЛЬКО СТОИТ ВОССТАНОВИТЬ СООБЩЕНИЕ

Крупная автомобильная авария на трассе Калининград-Янтарный с участием песковоза и пассажирского автобуса спровоцировала в регионе новую волну обсуждений перспективы железнодорожного сообщения между Калининградом и Янтарным. Речь идет о том, что железная дорога могла бы стать хорошей альтернативой автотрассе и разгрузила бы ее, учитывая рост турпотока. РБК Калининград сделал подборку об истории и цене вопроса.

История вопроса

До 1998 года дизельный поезд Калининград-Янтарный следовал с Южного вокзала через Светлогорск, Приморье и Донское. Сообщение было прекращено в конце 90-х годов, когда рентабельность перевозок упала до отрицательных значений. За прошедшие 30 лет железную дорогу почти полностью разобрали.

В июле 2018 года глава администрации городского округа Алексей Заливатский сообщал, что железнодорожные пути продолжают демонтировать. В декабре 2017 года он же написал в Facebook о том, что РЖД приступила к демонтажу железнодорожных путей в Янтарный и прикрепил к посту копию приказа за подписью начальника КЖД о том, что будет демонтирован подъездной путь «Светлогорск-Янтарный-Приморск» длиной 23,3 км. В ноябре 2016 года Заливатский выступал с критикой руководства КЖД за то, что землю на въезде в поселок, где проходили рельсы, компания предоставила в аренду и арендатор разобрал пути.

Цена вопроса

О восстановлении сообщения с Янтарным речь идет несколько лет. Летом 2017 года Алексей Заливатский оценил стоимость работ в 1,5 млрд рублей. И заявил тогда, что представители РЖД пытались убедить его, что поезд до Янтарного не будет пользоваться популярностью у жителей региона и туристов. Представители РЖД в тот же год называли сумму 2,6 млрд рублей.

В июне 2017 года Заливатский рассказывал журналистам: «...от представителей РЖД поступило предположение, что от Калининграда до Янтарного поезд будет идти не менее одного часа сорока минут и никто ездить не будет. О как, уже и хронометраж сделали, но перед этим Советску пообещали проработать вопрос о запуске ж/д экспресса из Калининграда, который будет идти менее полутора часов. <...> Далее последовала

сакраментальная фраза от заместителя начальника железной дороги по взаимодействию с органами власти: «Вы же понимаете, что мы КОММЕРСАНТЫ и все наши затраты должны окупаться! А ветка до Янтарного никогда не окупится». Вот. Это был сильный довод. Железобетонный. То есть как разобрать путь и сдать землю под ним для строительства автомойки предпринимательской жилы хватило, а как железнодорожное сообщение наладить – это уже не выгодно. Заведомо убыточный бизнес-план проекта восстановления ж/д ветки до Янтарного нам не показали», – сетовал сити-менеджер Янтарного. Со ссылкой на заместителя начальника железной дороги Заливатский тогда оценил временные затраты на восстановление ж/д сообщения в 3-5 лет – при условии разработки «дорожной карты» и воплощения ее в жизнь.

Позиция РЖД

В ноябре 2019 года **заместитель министра транспорта РФ Владимир Токарев** обозначил объем финансирования уже порядка 3 млрд рублей, с учётом восстановления разобранных путей.

В своем ответе на обращение депутата Госдумы РФ от Калининградской области Александра Пятикопа **Токарев** заявил, что восстанавливать железнодорожные пути в Янтарный не планируется и в комплексном плане РЖД по модернизации и расширению магистральной инфраструктуры этого объекта нет.

«Проведённый ОАО «РЖД» анализ, учитывающий численность населения, потребность в транспортном обеспечении железнодорожным транспортом муниципального образования Янтарный городской округ, а также имеющиеся данные о туристическом потоке в указанный населённый пункт с учётом разных периодов года и короткой продолжительностью туристического сезона в Калининградской области позволил компании сделать вывод о нецелесообразности реализации данного проекта за счёт средств РЖД», – написал Пятикопу министр.

Большие ли это деньги?

Что такое 2,6 или 3 млрд рублей для РЖД или региона.

Например, 3 млрд рублей в 2009 году РЖД тратила на реализацию программы усиления безопасности для снижения аварийности – то есть, на установку видеокамер, громкоговорителей, системы мониторинга и пр.

Или, к примеру, в 2019 году 3,3 млрд рублей решено было выделить на реконструкцию и модернизацию различных инженерных сооружений Забайкальской железной дороги.

На оснащение вокзалов в 2012 году решено было направить 7 млрд рублей, из них только 1,7 млрд на реконструкцию 56 региональных вокзальных комплексов, остальное (4,3 млрд) на развитие московских вокзалов.

Для сравнения: ориентировочная стоимость строительства нового участка ключевой автомобильной дороги региона – Приморского кольца – от Светлогорска до поселка Янтарный протяженностью 35,4 км составляет 34,4 млрд рублей. Строительство и дальнейшую эксплуатацию кольца будет осуществлять **Росавтодор**. Такую информацию губернатор Калининградской области Антон Алиханов озвучивал осенью 2019 года.

2,5 млрд рублей в 2017-2018 годах, по данным министерства развития инфраструктуры правительства региона, составил общий объем финансовых вложений всех уровней в рамках федеральной программы «Безопасные и качественные дороги».

Как ранее писал РБК Калининград, с января по июнь 2020 года пассажирооборот на Калининградской железной дороге снизился на 43,3% и составил 46,45 млн пассажиро-километров (количество перевезенных пассажиров, умноженное на расстояние, которое они проехали).

<https://kaliningrad.rbc.ru/kaliningrad/28/09/2020/5f7198629a79473399f9e65a>

РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.28.09; АВИАКОМПАНИИ ВОЗМЕСТЯТ ПАДЕНИЕ ЧИСЛА ПАССАЖИРОВ ГРУЗОВЫМИ РЕЙСАМИ НО ИМ ПРИДЕТСЯ КОНКУРИРОВАТЬ С ЛОГИСТИЧЕСКИМИ КОМПАНИЯМИ

«Уральские авиалинии» и Azur Air решили вслед за «Аэрофлотом» увеличить число маршрутов для грузовых перевозок. Этим бизнесом компании серьезно занялись в начале пандемии, когда Россия приостановила пассажирские перелеты за рубеж

«Уральские авиалинии», которые по итогам 2019 года заняли пятое место среди крупнейших российских авиакомпаний по количеству перевезенных пассажиров (9,6 млн), подали 18 заявок для грузовых рейсов из России в страны Европы и Азии. Это следует из материалов **Росавиации** к заседанию межведомственной комиссии по допуску компаний к полетам за рубеж (состоялась 21 сентября).

Заявку на грузовые перевозки в Германию (Дюссельдорф) подала и авиакомпания Azur Air (седьмое место по итогам 2019 года, 5,8 млн пассажиров), говорится в материалах ведомства.

Представители «Уральских авиалиний» и Azur Air подтвердили РБК, что собираются расширить направления для перевозки грузов. Решения по этим запросам могут быть приняты уже в понедельник, 28 сентября, сообщил РБК источник, близкий к **Росавиации**. Зачем пассажирские авиакомпании возят грузы

Крупнейшие российские авиакомпании перепрофилировали часть своего бизнеса под грузовые перевозки еще в апреле, на фоне вспышки пандемии коронавируса и приостановки с 27 марта полетов пассажиров из России за рубеж. За восемь месяцев 2020 года компании перевезли в два раза меньше пассажиров, чем за аналогичный период прошлого года (43,9 млн против 86,3 млн человек).

Одной из первых возить грузы начала крупнейшая российская авиакомпания – «Аэрофлот» (37,2 млн пассажиров в 2019 году). Компания переориентировала несколько пассажирских самолетов под грузовые перевозки. За первое полугодие 2020 года это принесло группе выручку 12,28 млрд руб. (на 40,6% больше, чем годом ранее), при этом общая выручка снизилась на 52%, до 149,35 млрд руб. За январь–июнь «Аэрофлот» получил 58,3 млрд руб. чистого убытка против прибыли 8,8 млрд руб. годом ранее.

В середине июня стало известно о том, что «Аэрофлот» начал возить пассажиров за рубеж при сохранявшихся ограничениях на международные перелеты – компания летала из Москвы во Франкфурт-на-Майне, Париж, Лондон, Нью-Йорк, Сеул и Тель-Авив. Рейсы, большинство из которых осуществлялись два раза в неделю, были оформлены как грузовые, и с разрешения **Росавиации** на них продавались билеты для пассажиров, рассказывали источники «Ведомостей».

Грузовые перевозки «Аэрофлота» резко упали в конце первого квартала: с 23,7 тыс. т в марте до 8,7 тыс. т в апреле, затем их число стало снова расти и в июле составило 17,8 тыс. т. В отчете компании за первое полугодие отмечается, что по сравнению с пассажирскими перелетами такой вид бизнеса более стабилен и «жизнеспособен». Заместитель гендиректора «Аэрофлота» по финансам Андрей Чиханчин говорил в ходе конференц-звонка 31 августа, что перевозка грузов в пассажирских самолетах покрывает стоимость обслуживания такого рейса, включая аренду судна. Благодаря высокому спросу на грузоперевозки группе удалось снизить негативный эффект на финансовые результаты из-за снижения перевозок пассажиров, добавил директор департамента управления сетью и доходами Иван Батанов.

С середины апреля крупнейшая частная авиакомпания S7 начала выполнять рейсы с грузом медицинского назначения, размещая товары как в салонах, так и в грузовых отсеках пассажирских самолетов. Авиакомпания летала из Китая в российские города. В середине августа она впервые решила пополнить флот двумя грузовыми лайнерами Boeing 737-800BCF и за счет этого нарастить перевозки грузов и почты на 30%. В **пресс-службе** авиакомпании отказались от комментариев.

Весной 2020 года возник дефицит провозных емкостей для перевозки грузов, при этом подскочил спрос на экстренную доставку медицинских товаров, говорит **исполнительный директор агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев**. По его словам, такой дисбаланс привел к резкому росту ставок и появлению нового сегмента рынка – перевозки товаров в пассажирских салонах.

Грузопоток между странами Азии и Европы сохраняется на высоком уровне, а прямые пассажирские перевозки минимальны, продолжает эксперт. Европейские авиакомпании активно выводят из эксплуатации широкофюзеляжные лайнеры, в то время как российские предпочитают сохранять флот. «Такие самолеты, с учетом промежуточной посадки на территории России, могут продолжать достаточно эффективно возить грузы в салонах», – отмечает Пантелеев. Но рентабельность перевозок товаров в салоне лайнера напрямую зависит от восстановления регулярного авиасообщения, предупреждает аналитик. «Пока перевозка груза рентабельна, но по мере возврата международного сообщения ставки вновь пойдут вниз, этот бизнес исчезнет», – заключает эксперт.

В сентябре произошел всплеск спроса на грузовые перевозки как по железной дороге, так и авиацией, сказал РБК источник в компании – таможенном брокере. «На это влияет много факторов, включая рост валюты и пандемию, подготовку к возможной второй волне», – добавил он.

Куда будут возить грузы «Уральские авиалинии»

Среди стран, в которые планируют возить грузы «Уральские авиалинии», – Великобритания, Германия, Италия, Китай, Нидерланды, Франция и Чехия. Полеты авиакомпания планирует осуществлять из Москвы и своего базового аэропорта в Екатеринбурге. На нескольких из этих направлений уже есть авиакомпании, имеющие разрешения на перевозку грузов, – специализированные «ЭирБриджКарго» и Sky Gates Airlines (входят в тройку крупнейших грузоперевозчиков). РБК направил запросы в **пресс-службы** этих грузовых авиакомпаний.

Представитель «Уральских авиалиний» признает, что компании придется конкурировать в непрофильном для себя сегменте: «Вынуждены конкурировать с перевозчиками, специализирующимися на грузовых перевозках, у которых больше возможностей: опыт, наработанная сеть клиентов, флот из грузовых лайнеров». По его словам, есть конкуренция и среди пассажирских авиакомпаний, поскольку большинство из них используют свободные емкости для перевозки грузов в багажниках пассажирских самолетов.

Сейчас «Уральские авиалинии» возят грузы только из 12 городов Китая (Пекин, Шанхай, Чжэнчжоу и другие) одним переоборудованным самолетом Airbus A321. Точки назначения, как и тип грузов, авиакомпания не раскрывает. Позднее перевозчик рассчитывает переоборудовать до пяти таких лайнеров, говорит его представитель. Это может составить около 10% от всего флота (46 самолетов).

С апреля по май компания смогла получить около 1,4 млрд руб. выручки за такие перевозки. Планы по выручке от перевозки грузов на второе полугодие она не раскрывает. В интервью РБК основной владелец и генеральный директор «Уральских авиалиний» Сергей Скуратов рассказывал, что в целом по году ожидает потерю выручки в 30 млрд руб., в то время как в 2019 году выручка компании составила 88,48 млрд руб.

В **пресс-службе** авиакомпании Azur Air сообщили, что «положительно оценивают» развитие грузовых перевозок и в зимний период, в первую очередь за счет медицинских товаров. «Для целей грузоперевозки компания провела реконфигурацию двух лайнеров Boeing 767-300, а также успешно используются багажные отсеки пассажирских воздушных судов», – сказал представитель компании. Всего у перевозчика 31 самолет.

<https://www.rbc.ru/business/28/09/2020/5f6de7729a794783464a0058>

EADAILY.RU; ОЛЕГ ПОЛЯКОВ; 2020.28.09; ВЗЛЕТ ПОСЛЕ КОЛЛАПСА: ГЛАВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ В МИРОВОЙ АВИАЦИИ ТОЛЬКО НАЧИНАЮТСЯ

Мировой рынок авиаперевозок – один из главных пострадавших от коронавирусного кризиса – готовится к еще большим неприятностям, чем весной. После отмены большинства ограничений спрос пассажиров на услуги авиаторов восстановился лишь частично, а новая волна коронавируса может стать фатальной для тех авиакомпаний, которые не найдут источников покрытия своих убытков. Лимиты государственной поддержки для большинства перевозчиков, судя по всему, исчерпаны, поэтому при сохранении слабого спроса волна банкротств в отрасли неизбежна. Тем не менее даже в этой ситуации в авиаперевозках сохраняются возможности роста, прежде всего у тех стран, где хорошо развиты внутренние маршруты, таких как Россия и Китай.

По данным Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA), в августе – традиционно пиковом месяце спроса на авиаперевозки – в мире было выполнено 1,52 млн пассажирских рейсов, или на 52% меньше, чем в том же месяце прошлого года. Совокупные убытки авиакомпаний, согласно последней оценке IATA, достигли \$ 84,3 млрд, а недополученные ими доходы – \$ 419 млрд.

Впереди у авиаторов самая тяжелая часть года – четвертый и первый кварталы, когда спрос на услуги перевозчиков существенно падает после сезона летних отпусков. Сейчас среднестатистической авиакомпании, говорится в одном из недавних релизов IATA, денежного потока хватит чуть больше чем на шесть месяцев, и у большинства перевозчиков дополнительных финансовых резервов попросту нет. Совокупная государственная помощь отрасли к началу сентября уже достигла \$ 161 млрд по всему миру, и теперь авиакомпаниям все больше предстоит рассчитывать на собственные возможности по привлечению средств на рынках капитала, однако воспользоваться этим решением смогут далеко не все.

Добавляет проблем авиаторам то обстоятельство, что в условиях сохраняющейся неопределенности с закрытием отдельных стран и регионов пассажиры резко сократили ранние бронирования, приносящие авиакомпаниям столь нужные им в межсезонье деньги. Как показывает свежая статистика IATA, в сентябре количество бронирований билетов на квартал вперед упало примерно на 70% к прошлому году. Обвалились и котировки акций перевозчиков – с начала года они снизились почти наполовину.

Одним из тех перевозчиков, которые сейчас находятся в сравнительно выигрышной позиции, выглядит российский «Аэрофлот», на днях объявивший об увеличении уставного капитала путем размещения до 1,7 млрд новых обыкновенных акций. Фактически речь идет о получении дополнительной господдержки, поскольку в рамках доэмиссии акций «Аэрофлота» предполагается, что государство сохранит свою долю в уставном капитале компании в размере не менее 51,17% обыкновенных акций. О возможностях инвестирования в крупнейшего российского авиаперевозчика сообщали также банк ВТБ и Российский фонд прямых инвестиций.

Средства, привлеченные в ходе предложения, «Аэрофлот» планирует направить «на общие корпоративные цели и снижение долговой нагрузки», которая, как дал понять в недавнем интервью каналу «Россия-24» глава Сбербанка Герман Греф, доставляет перевозчику серьезные проблемы – авиакомпания, сообщил он, с большим трудом обслуживает свои долги перед банком из-за пандемии коронавируса, но справится с этой сложной ситуацией. После начала пандемии «Аэрофлоту» сначала пришлось реструктурировать в Сбербанке реструктуризацию своих лизинговых обязательств, затем было заключено пятилетнее кредитное соглашение на сумму 31 млрд рублей, а в июле Сбербанк открыл «Аэрофлоту» невозобновляемую кредитную линию с лимитом 39 млрд рублей.

Перевозчикам, не имеющим столь серьезных возможностей по привлечению финансирования, остается, в сущности, самый шаткий путь в конкурентной борьбе –

ценовые войны. Очередной ход в этой игре на днях сделали «Уральские авиалинии», объявившие распродажу билетов из московского аэропорта Жуковский по 499 рублей. Свою акцию перевозчик назвал «Победные цены», чем сразу же спровоцировал жесткий комментарий со стороны лоукостера «Победа», входящего в группу «Аэрофлот». Представитель авиакомпании напомнил, что именно так начинали путь к банкротству некоторые в недавнем прошлом крупные российские авиаперевозчики наподобие «Трансаэро» и «ВИМ-Авиа». Примечательно, что обе эти компании в свое время не пережили именно осенний сезон – «Трансаэро» прекратила полеты в октябре 2015 года, а «ВИМ-Авиа» – в сентябре 2017 года.

По данным Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ), операционный убыток 35 крупнейших российских пассажирских авиакомпаний в первом полугодии составил 121 млрд рублей, по итогам года этот показатель может достигнуть рекордных 300 млрд рублей. Основная часть убытков приходится на группу «Аэрофлот», контролирующую более 40% российских авиаперевозок, – за шесть месяцев она получила убыток от продаж в 70,3 млрд рублей и чистый убыток в 42,3 млрд рублей. Динамика пассажиропотока российских авиакомпаний в целом совпадает с мировыми трендами: по данным **Росавиации**, за восемь месяцев этого года они перевезли 43,73 млн пассажиров, или на 49,3% меньше, чем за январь – август прошлого года.

Тем не менее за полгода коронавирусного кризиса российская авиация не понесла невосполнимых потерь в виде банкротств известных перевозчиков. Более того, на днях руководство АЭВТ от лица 23 участников рынка авиаперевозок обратилось в **Минтранс РФ** с просьбой продлить мораторий на банкротства, введенный на полгода, с 6 апреля по 6 октября, до следующего апреля, поскольку влияние пандемии на экономику отрасли ощущается до сих пор.

Примерно так же складывается картина в отрасли и в мировом масштабе: вопреки апокалиптическим прогнозам, звучавшим весной, когда авиаперевозки постиг коллапс, численность авиакомпаний, прекративших полеты навсегда, невелика, а объявление о банкротстве в большинстве случаев не означало скоростной смерти.

Например, одновременно с банкротством национального авиаперевозчика ЮАР South African Airways власти страны объявили о планах реорганизации компании, и вскоре ее кредиторы согласовали пакет мер по ее спасению, предполагающий вливание \$ 600 млн государственных средств и сокращение более половины рабочих мест. Вторая по величине австралийская авиакомпания Virgin Australia, имеющая в своем парке 74 самолета, в апреле подала заявление о банкротстве, но смогла найти для себя антикризисного управляющего в лице американской инвестиционной компании Bain Capital. Серьезные проблемы возникли и у еще одной авиакомпании миллиардера Ричарда Брэнсона – Virgin Atlantic, которая в августе заявила о начале процедуры банкротства для защиты от кредиторов. Аналогичные меры предприняла еще в мае вторая по величине авиационная группа Латинской Америки Avianca Holdings, после того как ей не смогло помочь правительство Колумбии, но при этом перевозчик сообщил о намерении продолжать свою деятельность.

В целом количество авиационных банкротств по всему миру, состоявшихся с начала пандемии, на данный момент не превышает трех десятков, причем в основном это региональные перевозчики или небольшие национальные компании. Между тем основные проблемы лидеров отрасли, похоже, еще впереди. Как и прогнозировали весной аналитики рынка, снова подняться в воздух для авиакомпаний не составит труда, но поддерживать лётную форму с накопленным грузом долгов будет все сложнее. В подтверждение этого можно привести несколько последних событий вокруг крупнейших мировых авиакомпаний.

Несколько дней назад немецкая группа Lufthansa объявила об очередном этапе реструктуризации своей деятельности, на котором придется избавиться от 150 самолетов

вместо первоначально намеченных 100 и проводить новые сокращения персонала, более значительные, чем исходные планы уволить 22 тысячи сотрудников. «Перспективы международного воздушного движения за последние недели значительно ухудшились. С приближением к концу летнего туристического сезона количество пассажиров и бронирований снова снижается после того, как в июле и августе все еще были заметны небольшие признаки восстановления», – пояснило свои решения правление Deutsche Lufthansa AG.

Еще один лидер мировой авиации, австралийская компания Qantas Airways, давно имеющая репутацию самого безопасного перевозчика, собирается сократить по меньшей мере шесть тысяч рабочих мест, отменив большинство международных рейсов до конца октября. Qantas, специализирующаяся на дальнемагистральных перевозках, оказалась в зоне максимальных рисков, поскольку именно этот сегмент испытал наибольшее падение и будет, по оценке экспертов, восстанавливаться дольше всего. Авиакомпания уже пришлось снять с эксплуатации шесть своих Boeing 747 и откладывать поставку новых самолетов. Недавно генеральный директор Qantas Алан Джойс заявил о беспрецедентных проблемах компании, которая сейчас намерена привлечь финансирование в объеме \$ 1,3 млрд.

На очередные сокращения персонала может пойти крупнейший европейский дискаунтер Ryanair, – как заявил на днях глава компании Майкл О’Лири, если в октябре по истечению срока британской программы поддержки рабочих мест она не будет продлена, зимой придется отправлять сотрудников в отпуск без сохранения заработной платы. В зимний сезон, спрогнозировал О’Лири, британские авиакомпании будут летать с загрузкой всего 30–40% от своего привычного уровня.

О серьезных проблемах в ближайшем будущем сигнализировало и недавнее заявление руководителя альянса Air France-KLM Бенджамин Смит. Предоставленной авиакомпаниям помощи от правительств Франции и Нидерландов на общую сумму 10,4 млрд евро хватит, по его словам, только на год, в то время как объемы деятельности Air France-KLM упали на 60% по сравнению с прошлым годом и, вероятно, не восстановятся до прошлогоднего уровня раньше 2024 года.

Бьют тревогу не только авиакомпании, но и авиапроизводители, которым еще весной также пришлось сокращать персонал и переносить сроки исполнения заказов на новую технику. Если в начале года совокупный портфель заказов авиакомпаний на новую технику включал примерно две тысячи самолетов, то спустя восемь месяцев он сократился, по данным IATA, до 830 машин, до уровня примерно в половину меньше прошлогоднего. Это категорически не устраивает ведущие авиаконцерны, которые рассчитывали, что в этом году их заказы существенно увеличатся. В частности, генеральный директор Airbus Гийом Фори несколько дней назад констатировал, что по итогам летних каникул авиакомпании оказались в еще худшем положении, чем ожидалось, назвав ситуацию в отрасли экзистенциальным кризисом. Для Airbus это, скорее всего, тоже обернется новыми сокращениями сотрудников по всему миру в дополнение к уже объявленной в июне программе оптимизации персонала на 15 тысяч человек.

Объективное преимущество в сложившейся ситуации имеют страны с развитыми внутренними рынками авиаперевозок. Например, в Китае благодаря широкой сети внутренних маршрутов отрасль уже показывает довольно оптимистичные по нынешним временам результаты. В августе пассажиропоток китайских авиакомпаний оказался лишь на 25,6% ниже, чем в том же месяце годом ранее, в общей сложности было перевезено 45,5 млн пассажиров, практически все они пользовались внутренними авиалиниями (на международных рейсах было обслужено лишь 189 тысяч пассажиров). В целом август для китайских авиаторов оказался самым успешным месяцем в этом году.

В России прослеживается та же тенденция: перевозчики, ориентированные на экспансию на внутренних маршрутах, уже показывают рост – «Победа», например, в августе увеличила пассажиропоток на 17% к августу прошлого года, а группа S7 – на 6,1%. В целом внутренние авиаперевозки выросли на 5,7% год к году, до 8,6 млн пассажиров, но на международных маршрутах сохраняется ситуация коллапса – в августе их пассажиропоток составил всего 754 тысячи человек, или около 12% от прошлогоднего уровня. В совокупности августовский пассажиропоток российских авиакомпаний упал на треть – рост внутренних перевозок не компенсировал обвал зарубежных маршрутов, которые к тому же традиционно приносили авиаторам основные доходы.

Общий прогноз по году остается весьма пессимистичным. Согласно свежей оценке Минэкономразвития РФ, в 2020 году пассажиропоток отечественных авиакомпаний снизится на 53,2%, а восстановление до рекордных показателей прошлого года (128,1 млн пассажиров) произойдет не ранее чем через три года – на 2023 год прогнозируется уже пассажиропоток более чем в 134 млн человек. Такие оценки следуют в русле международных прогнозов, – например, IATA исходит из того, что объемы авиаперевозок в мире восстановятся не раньше 2024 года.

Подробнее: <https://eadaily.com/ru/news/2020/09/28/vzlet-posle-kollapsa-glavnye-problemy-v-mirovoy-aviacii-tolko-nachinayutsya>

ВЕСТИ; ФУЛТОН ВАЛАРЕСО; 2020.28.09; ДО КОНЦА ГОДА В ЯКУТИИ ДО НОРМАТИВНОГО СОСТОЯНИЯ ДОВЕДУТ ОКОЛО 140 КИЛОМЕТРОВ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАСС. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

В Якутии завершили капитальный ремонт участка федеральной трассы «Колыма». Всего до конца года планируют восстановить почти полторы сотни километров дорог, а также ввести в эксплуатацию четыре моста.

<https://www.vesti.ru/video/2226358>

ГТРК МУРМАН; СВЕТЛАНА ДЕМЕНЕВА; 2020.28.09; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МОСТ ПОД МУРМАНСКОМ ПОСТРОЕН ЗА 105 ДНЕЙ

Сегодня запущен в эксплуатацию новый железнодорожный мост через реку Кола. Он построен за 105 дней, и это рекордные сроки. За столь короткое время ни один объект РЖД ещё не сдавался. Проектно-изыскательские работы по строительству начались сразу же после того, как 1 июня произошло обрушение пролёта старого моста. У нового нет опор, установленных в русле реки – все опоры являются береговыми. Благодаря этому исключается фактор воздействия на мост паводковых вод. Кроме того, данная схема положительно влияет на экологию. Теперь русло реки свободно, и опоры больше не мешают миграции сёмги и других рыб на нерест. На этом мосту впервые в России установят инновационную систему мониторинга. В режиме реального времени она предупреждает о возникновении возможных неисправностей в конструкции и принудительно останавливает движение, если датчики зафиксируют какую-либо угрозу безопасности.

Генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозеров: «Сам мост сейчас себя анализирует. Есть специальная система датчиков, которая анализирует, как изменяется система нагрузки на мостовые сооружения. Система, которая применяется здесь, будет уникальной, будет дальше применяться в Российских железных дорогах».

При строительстве моста было задействовано 174 специалиста из разных регионов страны. Сегодня им вручили награды и благодарности. Пассажирское сообщение запустится с 12 октября, в РЖД планируют ввести в обращение двухэтажные поезда. Первый поезд отправится в Санкт-Петербург. Но пока по мосту будут проходить только грузовые составы. Они протестируют участок на безопасность движения.

Губернатор Мурманской области Андрей Чибис: «Этот мост для нас имеет стратегическое значение. В полном объеме город Мурманск, порт будет работать, и мы теперь не беспокоимся ни за пассажиропоток, ни за поток грузов, ни за работу наших комбинатов».

<https://murman.tv/news/russian-1/novosti/1601291186-zheleznodorozhny-most-pod-murmanskom-postroen-za-105-dney>

ВЕСТИ; ИГОРЬ АГЕЕНКО; 2020.28.09; НОВЫЙ МОСТ ВЫДЕРЖИТ ЛЮБЫЕ ПРИРОДНЫЕ КАТАКЛИЗМЫ: ПОД МУРМАНСКОМ СОСТОЯЛОСЬ ДОЛГОЖДАННОЕ ОТКРЫТИЕ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

Новый железнодорожный мост вместо рухнувшего открыли для движения под Мурманском. По нему из города в южном направлении уже отправился первый грузовой состав. Старая переправа разрушилась из-за паводка в июне этого года, что лишило Мурманск железнодорожного сообщения с остальной частью России.

<https://www.vesti.ru/video/2226389>

ГТРК МУРМАН; 2020.28.09; АЭРОПОРТ «ХИБИНЫ» ВСТРЕЧАЕТ САМОЛЕТЫ СОВРЕМЕННОЙ СВЕТОСИГНАЛЬНОЙ СИСТЕМОЙ

Оборудование последнего поколения введено в эксплуатацию. Теперь воздушные суда, которые заходят в аэропорт «Хибины», встречает современная светосигнальная система. Это оборудование обеспечивает любому самолёту первую категорию посадки, то есть точный заход на взлетно-посадочную полосу по приборам в сложных метеоусловиях и тёмное время суток. Риск ухода на запасной аэродром в условиях непогоды с такой системой максимально снижен. Для экипажа воздушного судна это, прежде всего, безопасность и надёжность.

Командир экипажа воздушного судна Александр Воронежский: «Она здесь крайне необходима в условиях особенно низкой видимости, потому что аэродром более четко видно непосредственно, если заходишь в условия непосредственной низкой видимости. Светосигнальное оборудование, оно очень сильно помогает найти именно полосу, сам аэродром, где он находится и, соответственно, понижает наш минимум для захода на посадку».

<https://murman.tv/news/russian-1/novosti/1601286644-aeroport-hibiny-vstrechaet-samolety-sovremenoy-svetosignalnoy-sistemoy>

ТАСС; ЮНИЯ ПОЛЯКОВА, ДАНИИЛ ШАБАШОВ, АНАСТАСИЯ БОЙКО, АЛИНА САВИЦКАЯ, КРИСТИНА СОЛОВЬЕВА, ЮРИЙ КУКИН; 2020.28.09; НОВЫЕ ЗНАНИЯ И ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ: ЧТО ДАЕТ ГЧП РЕГИОНАМ И ФЕДЕРАЦИИ

Корреспонденты портала «Будущее России. Национальные проекты» выяснили, будут ли механизмы ГЧП и дальше распространяться на нетрадиционные для них отрасли, а также как регионы используют инструменты государственно-частного партнерства

Участники пленарной сессии Российской недели государственно-частного партнерства оценили значение совместного финансирования инфраструктурных проектов – от дорожных до социальных, определили степень влияния пандемии на бизнес-процессы в регионах, и анонсировали законодательные изменения, которые поддержат инструменты концессии. Корреспонденты портала «Будущее России. Национальные проекты» проанализировали заявления федеральных и региональных властей, и выяснили, как недостаток государственных средств открывает новые проектные возможности, и в каких новых сферах в ближайшие годы бизнес сможет выступить партнером государства.

За последние 15 лет российская практика применения государственно-частного партнерства эволюционировала от инструмента, применявшегося преимущественно при дорожном строительстве, до механизма, который используется и в инфраструктурных, и

городских, и социальных проектах. ГЧП – общее название для целого ряда форм совместных проектов государства и частного сектора, при которых инвестор сам вкладывает деньги в проект, необходимый властям, и возвращает потраченные средства, выступая оператором построенного объекта. Отношения регулируются законом о ГЧП.

Как отмечал в интервью порталу «Будущее России. Национальные проекты» генеральный директор Национального центра ГЧП Павел Селезнев, законодательство меняется вместе с появлением новых форм и отраслей сотрудничества, «поэтому, с одной стороны, мы идем по пути расширения возможностей инструмента, с другой – по пути уточнения функционала». Обновлением профильного закона занимается Минэкономразвития, и уже на этой неделе ведомство планирует внести в кабмин законопроект о концессиях, сказал на форуме **замминистра** экономического развития РФ Илья Торосов. Документ позволит за 5 лет запустить проекты ГЧП на сумму более 1 трлн рублей, уверен чиновник.

«Какие узкие места мы расширили? Уточнили форму финансирования участия публичной стороны, в том числе теперь предусмотрена возможность полностью возмещать расходы инвестора на создание и эксплуатацию объектов со стороны государства, донстроили конкурсные процедуры, сняли вопросы по стимулированию предпроектной подготовки в рамках частной инициативы», – рассказал он.

Несмотря на то, что за последние 10 лет рынок проектов ГЧП в России уже вырос в 30 раз, Минэкономразвития видит возможности для его дальнейшего развития, сравнивая российскую экономику с экономикой стран, также практикующих взаимодействие властей и бизнеса: «На сегодня объем законтрактованных инвестиций по концессионным соглашениям всего 1,6% от ВВП, причем в Великобритании – это 6,6%, в Канаде – 8,1%». Участники были едины во мнении, что механизмы ГЧП будут и дальше распространяться на нетрадиционные для них отрасли: на строительство социальных объектов – школ, и детских садов; постепенно внедряться в проекты IT и здравоохранения. Тем не менее, считают власти, в классическом, дорожном и инфраструктурном строительстве все еще не хватает бизнес-участия.

Дорога к промышленности

«Не хватает именно бизнеса в строительстве дорог. Тот объем, который у нас есть – дорог (построенных – прим. ред.) с привлечением концессионера, он ничтожно мал по отношению ко всем объемам строящихся в стране дорог, если сравнивать нас с другими странами в мире», – полагает вице-премьер Марат Хуснуллин.

Инфраструктура дает импульс для развития производств, говорит губернатор Самарской области Дмитрий Азаров. Он привел в пример ГЧП-проект с участием Российских железных дорог по доведению железнодорожной ветки к особой экономической зоне «Тольятти». Кроме того, что проект поддержит крупнейшего автомобильного производителя в стране, «Автоваз», он позволит построить логистический центр и открыть новые предприятия, уверен он.

Немаловажно и участие государства на принципах софинансирования. Так реализуется другой дорожный проект в Самарской области – обход Тольятти. Здесь со стороны властей есть поддержка **Росавтодора**, и 67 млрд рублей из общей суммы в 121 млрд рублей выделяется как капитальный грант со стороны государства.

«Вот это безденежье, в хорошем смысле этого слова, ограниченность ресурса, подталкивает на поиск новых решений», – констатирует Азаров.

С ним согласен первый **замминистра транспорта Иннокентий Алафинов**. «У нас к Комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры есть лист ожидания на 924 млрд рублей, где очень много региональных проектов, которые могли бы быть реализованы с применением концессий, СЗПК (соглашений о защите и поощрении капиталовложений), ГЧП (государственно-частного партнерства). Но во всех этих проектах мы упираемся в одно – недостаток объемов средств у регионов по предоставляемому капитальному гранту», – отметил **замминистра**. Но без капитального

гранта проекты практически невозможно реализовать, к примеру, в автодорожной отрасли. Те проекты, которые сейчас есть в листе ожидания, требуют 40-60% бюджетного финансирования.

Помимо этого, в рамках государственно-частного партнерства необходимо развивать сферу жилищно-коммунального хозяйства, добавил Хуснуллин. По его мнению, особенно это касается восстановления водоканалов и очистных сооружений. Частные инвестиции нужно привлекать и для цифровизации системы управления строительством. Так, по оценке властей, переход на цифровую систему управления и внедрение технологий информационного моделирования в строительстве позволит снизить себестоимость некоторые проекты на 20%.

Эффективность частного управления

Любой проект нужно оценивать с точки зрения эффективности управления, сказал губернатор Удмуртии Александр Бречалов. И вспомнил «классную фразу», произнесенную во время одного из выступлений президентом РФ Владимиром Путиным: «То, что сегодня кажется невозможным, завтра будет неизбежным». Удмуртия, по его словам, серьезно пересмотрела подход к инструментам управления. Множество муниципальных и государственных унитарных предприятий, работавших в регионе, показали свою слабую экономическую эффективность – из 20 млрд выручки, генерируемой ими, прибыль составляла в районе 160-180 тыс рублей. В итоге за 3,5 года 70% этих производств регион «передал в рынок», что позволило сэкономить 800 млн рублей и принесло почти 400 млн рублей за счет налогов.

Если бизнесу удастся повышать эффективность таких институтов, уверен он, нужно давать ему такую возможность, что не отменяет исполнения социальных задач государства.

ГЧП и нацпроекты

Можно использовать инструменты ГЧП и при реализации национальных проектов, полагает Бречалов. Но сейчас этому мешает множество технико-юридических препятствий. Решить задачу можно, используя фондовый принцип – так работает, к примеру, фонд развития моногородов.

«Если это (этот опыт транслировать на **нацпроекты**– прим. ред.), ГЧП получит серьезный импульс», – уверен губернатор.

Обсуждение этих возможностей стало главной темой стратегической сессии «Новый взгляд на национальные проекты: фокусируемся на частных инвестициях и ГЧП». Участники не только говорили о необходимости привлечения инвесторов в **нацпроекты**, но и предлагали конкретные механизмы.

Так, старший вице-президент Агентского блока ВЭБ.РФ Михаил Алашкевич в качестве примера привел проект по созданию пансионатов для пожилых людей, который не только поможет государству достигнуть стратегических целей, но и будет выгоден для самих предпринимателей с финансовой точки зрения.

«Наши расчеты показывают, что реализация частной инициативы, в том числе по модели ГЧП, помогает выйти на вполне осязаемые и окупаемые проекты. (...) Сегодня в **нацпроекте** «Демография» в рамках федерального проекта «Старшее поколение» предусмотрены бюджетные ассигнования почти 42 млрд рублей на создание домов престарелых и комплексов для пожилых людей. В случае если мы порядка 1 млрд рублей перебросим на субсидирование процентной ставки, то такой подход позволит привлечь почти 8 млрд частных инвестиций в проекты, и у нас уже сегодня есть такие инвесторы», – отметил Алашкевич.

Другой подход избрали в Минспорте России. «Федпроект («Спорт – норма жизни» **нацпроекта** «Демография» – прим. ред.) не предусматривает условий по ГЧП, но мы внесли изменения в нормативку, и со следующего года любой регион, которые претендует на федеральное софинансирование, должен пройти процедуру отбора частного партнера,

процедуру конкурса. Только после того, как мы получим подтверждающие документы о том, что эта процедура была проведена, что частный партнер не нашелся, мы рассмотрим вопрос о бюджетном финансировании», – сказал Кадыров. Он уточнил, что это коснется строительства спортобъектов в населенных пунктах, где проживает 30 тысяч человек и более.

В свою очередь **замминистра** науки и высшего образования России Наталья Бочарова рассказала, что использование механизма ГЧП поможет не только создать общежития для вузов в рамках **нацпроекта** «Образование», но и всю сопутствующую инфраструктуру для студентов, включая спортивные залы, пространства для работы и учебы, химчистки и прачечные. По ее словам, совсем скоро к строительству современных университетских кампусов с привлечением частных инвестиций могут приступить в Санкт-Петербурге и Перми, также в планах подобные проекты в Новосибирске и в Томске.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/novye-znania-i-ekonomiceskaa-effektivnost-cto-daet-gcp-regionam-i-federacii>

ТАСС; 2020.28.09; МИНТРАНС: ПРОЕКТЫ ИЗ ЛИСТА ОЖИДАНИЯ МАГИСТРАЛЬНОГО ПЛАНА ОЦЕНИВАЮТСЯ ПОЧТИ В 924 МЛРД РУБЛЕЙ

Проекты, находящиеся в листе ожидания на включение в **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**, оцениваются в 924 млрд рублей. Для раскрытия их потенциала рынку нужны новые инструменты привлечения финансирования проектов. Об этом в рамках Российской недели государственно-частного партнерства (ГЧП) рассказал **первый замминистра транспорта Иннокентий Алафинов**.

«У нас к комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры есть лист ожидания на 924 млрд рублей, где очень много региональных проектов, которые могли бы быть реализованы с применением концессий, СЗПК (соглашений о защите и поощрении капиталовложений), ГЧП (государственно-частного партнерства). Но во всех этих проектах мы упираемся в одно – недостаток объемов средств у регионов по предоставляемому капитальному гранту», – **отметил Алафинов**. Но без капитального гранта проекты практически невозможно реализовать, к примеру, в автомобильной отрасли нет примеров, **отметил замминистра**. В листе ожидания проекты, как правило, требуют 40-60% бюджетного финансирования, добавил он.

Для снятия препятствий по привлечению финансирования в инфраструктурные проекты на федеральном уровне многое сделано, **добавил Алафинов**. Принят упрощающий строительные процедуры закон. Напомним, что речь о разрешении рубки леса для строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры. Проведен выпуск «вечных» облигаций РЖД, процентная ставка по которым гарантируется государством. Обсуждается выпуск схожих облигаций госкомпанией «Автодор».

Внесен в Госдуму РФ законопроект о внесении изменения в концессионное законодательство для уменьшения срока конкурсных процедур, **добавил Алафинов**. «Мы буквально до 1 ноября внесем в Госдуму и, надеюсь, примут в эту сессию специальные поправки в закон о морских портах», – добавил он, говоря о закреплении взаимных обязательств и государства и частного инвестора по проектам расширения портовых мощностей.

Распространение подобных инструментов и на региональный уровень нужно обсуждать, считает **Алафинов**. К примеру, разрешить под контролем федеральных органов или госбанков выпускать региональные «вечные» инфраструктурные облигации. По оценкам экспертов, из-за пандемии ситуация на рынке ГЧП по объемам привлекаемого финансирования откатилась на 10 лет назад. «Надо новые инструменты придумывать то, что никогда не пробовали», – считает **Алафинов**. Ситуация, когда правительство обеспечивало окупаемость региональных проектов за счет межбюджетных трансферов,

изменилась. «Задача найти новые инструменты, чтобы достать проекты из листа ожидания и поставить их в КППИ», – заявил **Алафинов**.

<https://futureussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/mintrans-proekty-iz-lista-ozidania-magistralnogo-plana-ocenivautsa-pocti-v-924-mlrd-rublej>

На ту же тему:

<https://www.rzd-partner.ru/other/news/proekty-iz-lista-ozhidaniya-magistralnogo-plana-otsenivayutsya-v-924-mlrd-rublej/>

ТАСС; 2020.28.09; МИНТРАНС: ЧАСТНЫЕ ИНВЕСТИЦИИ В ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОЕКТЫ СОСТАВЯТ ДО 2024 ГОДА 2,3 ТРЛН РУБЛЕЙ

Частные инвестиции в инфраструктурные проекты новой версии комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры составят до 2024 года 2,3 трлн рублей. Об этом в рамках Российской недели государственно-частного партнерства (ГЧП) рассказал **первый замминистра транспорта Иннокентий Алафинов**.

«Идет реформирование комплексного плана, оставляем только те проекты, которые реально могут быть реализованы до 2024 года. Это и морские порты, и региональные аэропорты, новое направление на восток автомобильных дорог, восточный полигон, северо-западное направление железнодорожное. Общий объем частного финансирования по этим проектам порядка 2,3 трлн. рублей в период 2021-2024 года», – **рассказал Алафинов**.

Правительство существенно пересматривает план развития транспортной инфраструктуры РФ, до 2024 года заявил недавно первый **вице-премьер РФ Андрей Белоусов**. Финансовые ресурсы планируется сосредоточить на 9 проектах, на которые в 2021–2024 годах планируется суммарно направить почти 4 трлн рублей.

<https://futureussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/mintrans-castnye-investicii-v-transportnye-proekty-sostavat-do-2024-goda-23-trln-rublej>

На ту же тему:

<https://vm.ru/news/830670-investicii-v-transportnye-proekty-budut-naschityvat-23-trilliona-rublej>

ТАСС; 2020.28.09; МИНТРАНС ЗАЯВИЛ, ЧТО СТРОИТЕЛЬСТВО ВСМ МОСКВА-ПЕТЕРБУРГ НАЧНЕТСЯ В 2021 ГОДУ

Строительство высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Санкт-Петербург планируется начать в 2021 году, до 2024 года будет готов участок выхода магистрали из Москвы. Об этом в рамках Российской недели государственно-частного партнерства (ГЧП) рассказал **первый замминистра транспорта Иннокентий Алафинов**.

«Мы начинаем со следующего года реализацию первого этапа ВСМ. Это выход из Москвы. Он будет реализован до 2024 года», – **рассказал Алафинов**, говоря о проектах комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. По его словам, целиком проект может быть реализован в 2027 году. Как добавил **Алафинов**, если на уровне Госсовета РФ будет поддержана инициатива по реализации проекта на основе государственно-частного партнерства, то это станет первый проект подобного рода, реализованный на железной дороге.

В апреле 2019 года **президент РФ Владимир Путин** поддержал идею проектирования ВСМ Москва – Санкт-Петербург. Стоимость строительства высокоскоростной магистрали оценивали в 1,5 трлн рублей, говорил в июне 2019 года занимавший тогда должность **вице-преьера РФ Максим Акимов**.

Привлечь средства для финансирования строительства планировалось за счет капитального гранта из бюджета РФ, средств ФНБ, самих РЖД и привлечения сторонних инвесторов.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/mintrans-zaavil-cto-stroitelstvo-vsm-moskva-peterburg-nacneta-v-2021-godu>

На ту же тему:

<https://iz.ru/1066512/2020-09-28/zapusk-stroitelstva-magistrali-moskva-peterburg-zaplanirovani-na-2021-god>

<https://www.pnp.ru/social/vysokoskorostnuyu-magistral-moskva-sankt-peterburg-nachnut-stroit-v-2021-godu.html>

<https://topspb.tv/news/2020/09/28/stroitelstvo-vsm-moskva-peterburg-zaplanirovano-na-2021-god/>

[https://78.ru/news/2020-09-](https://78.ru/news/2020-09-28/proekt-visokoskorostnoi-magistrali-moskva-peterburg-hotyat-celikom-zavershit-k-2021-godu)

[28/proekt-visokoskorostnoi-magistrali-moskva-peterburg-hotyat-celikom-zavershit-k-2021-godu](https://78.ru/news/2020-09-28/proekt-visokoskorostnoi-magistrali-moskva-peterburg-hotyat-celikom-zavershit-k-2021-godu)

<https://mymsk.online/posts/id23799-stroitelstvo-rossiyskogo-megaproekta-reshili-uskorit>

<https://lenta.ru/news/2020/09/28/uskor/>

ТАСС; 2020.28.09; МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ ПЛАНИРУЕТ ВНЕСТИ В КАБМИН ЗАКОНОПРОЕКТ О КОНЦЕССИЯХ НА ЭТОЙ НЕДЕЛЕ

Минэкономразвития на этой неделе направит в правительство законопроект о концессиях, который позволит за пять лет запустить проекты государственно-частного партнерства (ГЧП) на сумму более 1 трлн рублей, заявил **замминистра** экономического развития Илья Торосов в ходе Российской недели ГЧП.

«На этой неделе Минэкономразвития направит в правительство законопроект, который очень нужен рынку, надеемся, бизнесу, властям всех трех уровней. Какие узкие места мы расширили? Уточнили форму финансирования участия публичной стороны, в том числе теперь предусмотрена возможность полностью возмещать расходы инвестора на создание и эксплуатацию объектов со стороны государства, донстроили конкурсные процедуры, сняли вопросы по стимулированию предпроектной подготовки в рамках частной инициативы», – отметил Торосов.

По словам замглавы Минэкономразвития, принятие законопроекта повысит инвестиционную активность, защитит инвесторов и их интересы. Кроме того, введение поправок позволит запустить проекты ГЧП в ближайшие пять лет на сумму более 1 трлн рублей.

Как отметил Торосов, за последние 10 лет рынок проектов ГЧП в России вырос в 30 раз. «Но видим еще большой потенциал для роста, на сегодня объем законтрактованных инвестиций по концессионным соглашениям всего 1,6% от ВВП. Причем в Великобритании – это 6,6%, в Канаде – 8,1%», – добавил он.

По словам Торосова, развитию механизма мешают нехватка проектов, готовых к финансированию, опасения инвесторов касательно возвратности их вложений, а также неоднозначная судебная практика. Так, за последние 10 лет в судах было рассмотрено порядка 1,2 тыс. дел по проектам ГЧП, подчеркнул **замминистра**.

<https://tass.ru/ekonomika/9569577>

ТАСС; 2020.28.09; КАБМИН ВЫДЕЛИТ 7 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ В ДЕВЯТИ РЕГИОНАХ

Премьер-министр Михаил Мишустин сообщил, что в рамках работы по развитию дорожной инфраструктуры в стране правительство выделит девяти регионам 7 млрд рублей на ремонт дорог и других дорожных объектов.

«Правительство продолжает развивать дорожную инфраструктуру. Выделим на эти цели более 7 млрд рублей девяти регионам страны», – сказал **Мишустин** на оперативном совещании с **вице-премьерами**.

По его словам, средства пойдут на ремонт и строительство дорог, мостовых переходов, других сооружений дорожного хозяйства. «Работы будут вестись не только в городах. Обновляться должны и региональные автодороги, в том числе между муниципалитетами. Прошу **Росавтодор** контролировать эту работу», – сказал премьер.

Как уточнила **пресс-служба** правительства, господдержка позволит привести в нормативное состояние более 140 км дорог в Карачаево-Черкесской Республике, Башкортостане, Бурятии, Карелии, Вологодской, Ивановской, Ленинградской и Омской областях, а также в Санкт-Петербурге.

<https://tass.ru/ekonomika/9568749>

<https://realty.ria.ru/20200928/dorogi-1577881695.html>

ТАСС; 2020.28.09; В РОССИИ ПОЯВИТСЯ СТАНДАРТ ВОВЛЕЧЕНИЯ ГРАЖДАН В УЛУЧШЕНИЕ КАЧЕСТВА ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Единый стандарт вовлеченности граждан в решение задач по повышению качества дорожно-транспортной инфраструктуры и единый индекс удовлетворенности жителей российских городов качеством дорог разрабатываются Агентством стратегических инициатив (АСИ) совместно с ФАУ «РосдорНИИ». Об этом в понедельник сообщила **пресс-служба** АСИ.

«Городская дорожно-транспортная инфраструктура теперь будет формироваться с учетом мнения жителей. В этом году города столкнулись с новыми вызовами, один из которых – неспособность общественного транспорта обеспечивать мобильность жителей на прежнем уровне. В частности, сейчас практически во всех странах мира наблюдается взрывной рост запросов на средства индивидуальной мобильности. Так, повышенный спрос на велосипеды отмечается практически во всех регионах России, в некоторых он достигает 70-80% относительно прошлогоднего периода», – приводит **пресс-служба** слова руководителя Центра городских компетенций АСИ Татьяны Журавлевой.

Она добавила, что велосипед опережает автомобили и общественный транспорт по скорости поездок на расстояния до 5 км, при этом в достаточной степени велосипедная инфраструктура развита лишь в Альметьевске (Татарстан). Поэтому особое место в рамках стандарта отведут планированию веломаршрутов с учетом российской типологии улично-дорожной сети и морфологии российских городов.

Уточняется, что единый стандарт будет описывать рекомендации по оптимизации дорожно-транспортной инфраструктуры, созданию новых маршрутов общественного транспорта и городской велоинфраструктуры, повышению качества планировочных решений в сфере городской мобильности, а также по увеличению востребованности городских пространств.

Для вовлечения граждан в повышение качества дорог также планируется создать единую мультимедийную платформу «Моя дорога». «Пользователи будут разделены на категории со своим функционалом, они получат доступ к детальной информации о выполняемых и запланированных работах с точностью до объекта, подрядчика, вида работ, а также могут подать жалобу или инициативу. Мэрам и главам администраций будет доступна аналитика по дорогам муниципального образования», – рассказал генеральный директор ФАУ «РосдорНИИ» Алексей Варятченко.

Предполагается, что новая мультимедийная платформа будет интегрирована с системой контроля дорожных фондов (СКДФ), которую также разрабатывает «РосдорНИИ». СКДФ содержит полную базу дорожных объектов федерального регионального и местного значения, планы по их строительству и ремонту, сведения об использовании дорожных фондов.

<https://tass.ru/ekonomika/9570341>

ТАСС; 2020.28.09; В ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ ОТРЕМОНТИРУЮТ ЧАСТЬ КРУПНОЙ ТРАССЫ ТОТЬМА – НИКОЛЬСК НА ГОД РАНЬШЕ

Дорожные службы Вологодской области отремонтируют в этом году еще 18 км автодороги Тотьма – Никольск, благодаря дополнительному финансированию из федерального бюджета в объеме 234 млн рублей в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Подрядчик готов выполнять работы с опережением графика, сохраняя их качество, говорится в сообщении **пресс-службы** губернатора области.

Дополнительные средства на ремонт трассы выделены в соответствии с распоряжением **председателя правительства РФ Михаила Мишустина**.

«Вологодчине выделено более 234 млн рублей. Эти средства позволят выполнить ремонт 18 километров на трассе Тотьма – Никольск не в следующем году, как было запланировано ранее, а уже в этом 2020 году. Благодаря дополнительным финансовым ресурсам мы приведем в порядок участок с 22 по 40 километры, который находится в Бабушкинском районе. Подрядчик готов выполнять работы с опережением графика, сохраняя высокие стандарты качества», – привела **пресс-служба** слова губернатора области Олега Кувшинникова.

Как уточнили ТАСС в **пресс-службе**, трасса Тотьма – Никольск соединяет три района – Тотемский, Бабушкинский и Никольский, а также ведет в популярный у путешественников Великий Устюг, близ которого расположена вотчина Деда Мороза. Автодорога серьезно загружена, по ней часто ездят лесовозы, потому что в этих районах действует много лесозаготовительных предприятий, местами сильно изношена и требует ремонта.

Ранее область уже получала дополнительные средства на ремонт трассы. В сентябре правительство РФ выделило более 100 млн рублей, которые направили на ремонт еще семи километров. Ремонт дороги в границах Бабушкинского и Никольского районов продолжат и в следующем году. Таким образом, за три года дорога длиной более 200 км будет приведена в нормативное состояние на всей протяженности.

Дополнительные средства в размере 1,4 млрд рублей были выделены правительством РФ и на строительство моста через реку Шексну в Череповце. Как отметил **вице-премьер** правительства России **Марат Хуснуллин**, новый мост является знаковым для страны объектом. Дополнительные средства позволят завершить проект раньше запланированного срока – уже в 2022 году. Сейчас строители выполнили 35% запланированных работ, к концу этого года планируется достигнуть 54% готовности моста.

<https://tass.ru/ekonomika/9573271>

ТАСС; 2020.28.09; САМАРСКИЙ ПРОЕКТ ПРИЗНАЛИ ЛУЧШИМ В ОБЛАСТИ ГЧП В СФЕРЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

Проект Самарской области победил в номинации «Лучший ГЧП-проект в сфере автомобильных дорог» национальной премии в сфере инфраструктуры «Росинфра». Как сообщили в понедельник в **пресс-службе** правительства Самарской области, награждение прошло в ходе «Российской недели ГЧП».

«В этом году на получение премии претендовали 107 участников по различным номинациям. Самарская область участвовала в конкурсе с проектом «Строительство обхода Тольятти с мостовым переходом через Волгу» и стала победителем в номинации «Лучший ГЧП-проект в сфере автомобильных дорог», – сообщил губернатор Самарской области Дмитрий Азаров.

Проект по строительству мостового перехода через Волгу с обходом Тольятти и выходом на трассу М-5 «Урал» входит в международный транспортный коридор «Европа – Западный Китай». Он предполагает строительство более 90 км автодорог и моста длиной

3,7 км. Как сообщал ТАСС, общий объем инвестиций в проект оценивается в 120,8 млрд рублей, его планируется завершить к 2024 году.

По итогам 2019 года Самарская область заняла первое место среди регионов страны в рейтинге Национального центра ГЧП, набрав 98,7 баллов, сообщили в **пресс-службе** Самарского правительства. С помощью ГЧП в регионе реализуют проекты в сфере транспортной, инженерной инфраструктуры, а также строят социальные объекты.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/samarskij-proekt-priznali-lucsim-v-oblasti-gcp-v-sfere-avtomobilnyh-dorog>

ТАСС; 2020.28.09; НА СЕВЕРНОМ КАВКАЗЕ БОЛЕЕ 80% ТРАСС СООТВЕТСТВУЮТ НОРМАТИВНЫМ ТРЕБОВАНИЯМ

Нормативным требованиям полностью соответствуют свыше 80% трасс в Северо-Кавказском федеральном округе, сообщил ТАСС начальник ФКУ Упрдор «Кавказ» Руслан Лечхаджиев.

«В настоящее время более 80% трасс соответствуют нормативным требованиям», – сказал Лечхаджиев.

По его словам, для обновления покрытия, защиты от деформации, улучшения сцепления с проезжей частью дорожники проводят работы по устройству защитных слоев и поверхностной обработке автодорог. «Это позволит продлить ресурс основных конструктивных слоев дороги, предотвратить процессы истирания и колееобразования. Применение технологии позволяет восстановить нормативную ровность и сцепление путем заполнения небольших трещин и пустот на поверхности дороги», – добавил собеседник агентства.

Он рассказал, что в случае возникновения деформаций дорожного полотна и элементов обустройства в течение порядка 5 лет после завершения работ подрядная организация обязана устранить их за счет средств из собственного бюджета.

В оперативном управлении ФКУ Упрдор «Кавказ» находится 2 832 км федеральных автомобильных дорог общего пользования, проходящих по территории Ставропольского края (829 км), Республики Дагестан (644 км), Кабардино-Балкарии (388 км), Чеченской республики (336 км), Карачаево-Черкесии (325 км), Северной Осетии (269 км) и Ингушетии (42,5 км).

<https://tass.ru/v-strane/9565995>

ТАСС; 2020.28.09; В СТАВРОПОЛЬЕ ПОСЛЕ УСТАНОВКИ КОМПЛЕКСОВ ВИДЕОФИКСАЦИИ НА 15% СНИЗИЛАСЬ АВАРИЙНОСТЬ

Установка новых комплексов видеофиксации нарушений на дорогах Ставрополья позволила снизить количество ДТП на 15%, сообщили журналистам в понедельник в **пресс-службе** губернатора края.

«Установка 75 новых комплексов видеофиксации нарушений ПДД [в 2019 году] позволила на 15% снизить количество дорожно-транспортных происшествий. В рамках работы комплексов выписано штрафов на сумму свыше 800 млн рублей. В нынешнем году дополнительно запланирована установка еще 80 комплексов, – это позволит на 40% снизить число очагов аварийности, где зафиксировано наибольшее число фактов превышения скорости», – говорится в сообщении.

По национальному проекту «**Безопасные и качественные автодороги**» в Ставропольском крае также проходят ремонты дорог, в том числе барьерных ограждений, сигнальных столбиков, обновляется дорожная разметка. Комплексы видеофиксации, помимо обнаружения нарушителей, позволяют вести профилактику – увидев предупреждающий о работающем комплексе знак, водители чаще снижают скорость.

«Спасенные жизни – это самый важный результат. Добиваться его нас нацеливает **президент России**, такие задачи поставлены в «дорожном» **нацпроекте**. Поэтому работа

на достигнутых показателях не должна останавливаться. Участки, где происходят ДТП все еще существуют, и им необходимо уделять приоритетное внимание», – цитирует **пресс-служба** губернатора Владимира Владимировича.

По данным краевого управления ГИБДД, в Ставропольском крае действует более 130 комплексов фото– видеофиксации. По итогам 2019 года смертность в ДТП на дорогах Ставропольского края снизилась на 10%. Согласно анализу, 89% всех аварий в регионе происходят из-за нарушений скоростного режима.

<https://tass.ru/v-strane/9570145>

ТАСС; 2020.28.09; БОЛЬШЕ 50% РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГ В ДФО НАМЕРЕНЫ ПРИВЕСТИ В НОРМАТИВНОЕ СОСТОЯНИЕ К 2035 ГОДУ

Долю региональных и местных дорог в Дальневосточном федеральном округе (ДФО), которые соответствуют нормативам, доведут к 2035 году не менее чем до 50,9% и 55% соответственно. Об этом сообщается в опубликованной в понедельник национальной программе социально-экономического развития Дальнего Востока.

«Задачами программы (национальной программы по развитию Дальнего Востока) являются обеспечение транспортной доступности 1 265 населенных пунктов, не имеющих связи по автомобильным дорогам с твердым покрытием или с переходным типом покрытия с сетью дорог общего пользования региона, увеличение доли автомобильных дорог регионального и местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортноэксплуатационным показателям, не менее чем до 50,9% и 55% соответственно», – говорится в документе.

Кроме того, планируется привести в нормативное состояние улично-дорожную сеть в населенных пунктах с населением свыше 20 тыс. человек (35 населенных пунктов) до 85% их общей протяженности.

Документ также предусматривает приведение до 2024 года включительно в нормативное состояние 2,5 тыс. км улично-дорожной сети в 35 населенных пунктах, 4,6 тыс. км улично-дорожной сети в 12 агломерациях, передачу в федеральную собственность шести участков автодорог. В числе задач – утверждение программы субсидирования местных авиаперевозок с общим объемом софинансирования из федерального бюджета в размере 50% общей потребности и создание дальневосточной региональной авиакомпании.

«Начиная с 2025 года: приведение 10,1 тыс. км автомобильных дорог местного значения в состояние, соответствующее нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, обеспечение транспортной доступности для 78 населенных пунктов, не имеющих связи по дорогам с твердым покрытием с сетью дорог общего пользования региона, реконструкция объектов в 33 аэропортовых комплексах, восстановление 209 посадочных площадок», – отмечается в программе.

<https://tass.ru/ekonomika/9565599>

ТАСС; 2020.28.09; МЕСТА КОНЦЕНТРАЦИИ ДТП В ПРИМОРЬЕ ЛИКВИДИРУЮТ НА СЭКОНОМЛЕННЫЕ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА ДЕНЬГИ

Места, где наиболее часто происходят ДТП, ликвидируют в Приморье на средства, которые удалось сэкономить во время торгов, проводимых в рамках реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Об этом сообщила ТАСС заместитель председателя правительства Приморского края Елена Пархоменко.

Приведение в нормативное состояние уличной дорожной сети в 14 населенных пунктах Приморья – один из пунктов Национальной программы социально-экономического развития Дальнего Востока на период до 2024 года и на перспективу до 2035 года.

«В рамках торгов [по **нацпроекту**] у нас образовалась экономия средств, она составила больше 40 млн рублей и пущена на ликвидацию мест концентрации ДТП. По краю таких [мест] около 20, они будут благодаря этим деньгам ликвидированы. Там наносится

разметка, делается освещение, устанавливаются леерные ограждения», – рассказала Пархоменко.

Она отметила, что выполнение **нацпроекта** сейчас составляет почти 90%. Этот проект реализуется в регионе второй год подряд. Сейчас во Владивостоке специалисты концентрируют внимание на наиболее проблемных и отдаленных, второстепенных улицах, дорогах, ведущих к спальным районам. Всего в рамках **нацпроекта** в Приморье должно быть отремонтировано 85 километров дорог, более 60 объектов. Это и краевые дороги, и Владивостокская агломерация.

За ходом работ следят общественные наблюдатели. Так, например, в Шкотовском районе у них возникли вопросы к обустройству кюветов.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/9574719>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; АЛЕКСАНДР ГАВРИЛЕНКО 2020.28.09; ВЫБРАЛИСЬ ИЗ КОЛЕИ; «РГ» ПОМОГЛА ОТРЕМОНТИРОВАТЬ САМУЮ УБИТУЮ ДОРОГУ РОССИИ

Только после вмешательства «Российской газеты» в Ростове-на-Дону наконец-то отремонтировали дорогу, признанную худшей в России. Материал об улице Алагирской вышел в «РГ» в октябре прошлого года (см. «Не выбраться из колеи» «Российская газета – Неделя – Юг России» N 239 (7997) от 23.10.2019). Худшая или не худшая эта дорога – на самом деле сказать было сложно. Но на всероссийской интерактивной «Карте убитых дорог» ОНФ она набрала максимальное число жалоб.

...Улица Алагирская находится в частном секторе Ростова совсем рядом с рекой Темерник, поэтому стоки с верхних улиц текли по ней, прокладывая себе огромные рытвины прямо посреди улицы. А импровизированная грунтовая «дорога» разделилась на две половинки центральной колеей – ливневкой. В некоторых местах это была просто зияющая яма, из которой росли кусты амброзии и камыша. Асфальтового покрытия не было более 20 лет. Машины застревали и ломались в огромных колдобинах, таксисты отказывались брать заказы, а больных до кареты скорой помощи соседи в дождь и снег тащили на простынях...

Когда прошлой осенью люди узнали, что к ним приехал корреспондент «РГ», то большой толпой вышли на улицу со своими историями. Практически у каждого при себе была пачка документов, переписка с администрацией района и города. Они десятилетиями жаловались на невыносимые условия жизни, но получали только отписки, что их дорогу в будущем непременно поставят на учет и отремонтируют... Но не делалось ничего. Запрос «РГ» главе администрации, кстати, тогда тоже остался без ответа. Вероятно, чиновнику просто нечего было ответить на такое разгильдяйство.

В прошлом году на встрече актива ОНФ с губернатором области общественники рассказали ему о проблеме. И только после этого начались шевеления. Специалисты стали восстанавливать ливневки, выравнивать грунт и готовить дорогу под асфальт. В этом году они установили бортовой камень, заменили технически неисправные участки тротуаров, ливневую канализацию и провели ряд других работ...

И вот накануне прошла долгожданная сдача объекта. Протяженность отремонтированного участка – почти полкилометра. Водоводы и канализация теперь надежно спрятаны под землей, лежит ровный гладкий асфальт, тротуары отбиты новенькими бордюрами, а склоны выровнены так, чтобы дождевая вода не текла больше по дворам жителей.

– Наконец-то можно пройти и проехать. Мы уже и не надеялись на ремонт дороги, – говорит 67-летняя ростовчанка Марина Никитенко. – Для нас это настоящее счастье.

<https://rg.ru/2020/09/28/reg-ufo/rg-pomogla-otremontirovat-dorogu-v-rostove-na-donu.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.28.09; ДОДОН ПОПРОСИЛ ПУТИНА ВОССТАНОВИТЬ ТРАНСПОРТНОЕ СООБЩЕНИЕ С МОЛДАВИЕЙ

Молдавский лидер Игорь Додон после видеоконференции с президентом РФ Владимиром Путиным сообщил, что попросил его восстановить авиационное и железнодорожное сообщение между странами.

«Попросил президента РФ рассмотреть возможность возобновления авиационного и железнодорожного сообщения между нашими странами. Озвучил российскому руководству мою просьбу разрешить молдавским студентам, обучающимся в Российской Федерации, прибыть к месту учебы», – написал Додон на своей странице в Facebook.

Молдавский президент подтвердил, что Кишинев заинтересован в поставках российской вакцины от коронавируса, после того как она пройдет все этапы испытания и получит авторизацию от Всемирной организации здравоохранения.

Транспортное сообщение между странами оказалось прервано из-за пандемии коронавируса. На сегодняшний день лица, прибывающие в Молдавию из России, должны пробыть на карантине 14 дней.

<https://ria.ru/20200928/dodon-1577902591.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.28.09; ПЕРЕВОЗКИ РОССИЙСКОГО УГЛЯ ЧЕРЕЗ СЕВЕРОКОРЕЙСКИЙ РАДЖИН В ЮЖНУЮ КОРЕЮ МОГУТ СТАТЬ ШАГОМ К РЕАЛИЗАЦИИ ТРЕХСТОРОННИХ ПРОЕКТОВ – ЛАВРОВ

Россия считает важным запуск трехсторонних проектов с Южной Кореей и КНДР, не дожидаясь снятия с Пхеньяна международных санкций, заявил глава МИД РФ Сергей Лавров.

«Считаем важным приступить к практическим мерам в данной сфере, не дожидаясь отмены международных санкций в отношении КНДР. Первым шагом на этом пути могло бы стать налаживание транзитных перевозок российского угля через порт Раджин (север КНДР – ИФ) в Республику Корея с участием заинтересованных южнокорейских компаний в рамках проекта «Хасан – Раджин» с учетом того, что он выведен из-под действия санкций СБ ООН», – сказал министр в интервью южнокорейскому агентству «Ёнхап».

Он отметил, что потенциал экономического сотрудничества в трехстороннем формате остаётся нереализованным.

«Наша страна неизменно выступает за продвижение инициатив с участием трех стран, включая интеграцию корейских железных дорог с Транссибом, а также транзитные поставки трубопроводного газа и электроэнергии через КНДР в РК. Их осуществление не только отвечает экономическим интересам трех стран, но и способно внести весомый вклад в укрепление мира и безопасности на Корейском полуострове», – сказал Лавров.

ЯКУТИЯ DAILY; 2020.28.09; ЭКСПЕРТЫ СЕВЕРНОГО ФОРУМА ПО УСТОЙЧИВОМУ РАЗВИТИЮ ОБСУДИЛИ ПОТЕНЦИАЛ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В АРКТИКЕ

В республиканском медиа-центре “Сахамедиа” завершилось пленарное заседание “Северного форума” на тему “Транспортная инфраструктура на Севере и в Арктике”, где эксперты обсудили возможности развития транспортной доступности арктической зоны, как региональных, так и международных.

Эксперты приняли участие на заседании в очном, а также онлайн форматах. Свое приветственное письмо участникам форума направил министр иностранных дел РФ Сергей Лавров, он выразил свою поддержку в организации форума. Он отметил, что “Северный форум” может стать ключевой площадкой Арктического Совета для обсуждения проблематики устойчивого развития.

Заместитель генерального секретаря ООН – исполнительный директор программы ООН по окружающей среде (ЮНЕП) Ингер Андерсен в приветственном видеообращении

сказала, что Арктика является одним из самых уязвимых и наименее защищенных регионов планеты, подверженных климатическим кризисам: “Нам необходимо защитить весь макрорегион, объединив экологические проблемы отдельных регионов и происходящее в Арктике в единое целое. Более 20 лет ЮНЕП работает с Арктическим советом по вопросам устойчивого развития и управления регионом, представляя научные и экспертные знания. осуществляя сотрудничество в области сохранения биоразнообразия и морской среды. Поскольку Российская Федерация, работающая с Арктическим советом, стремится содействовать устойчивому развитию региона, ЮНЕП готова поддержать вместе с правительством, бизнесом, неправительственными организациями и коренным населением защиту Арктики, от которой зависит жизнь на планете”.

Президент всемирной организации Объединенных городов и местных властей Мухаммед Будра поблагодарил главу Якутии за приглашение на форум, выразив уверенность в том, что инновационные подходы и идеи, которые будут озвучены здесь, внесут значимый вклад в развитие возобновляемой энергетики для безопасной “зеленой” трансформации: “Мы должны убедиться, что меры, принимаемые для восстановления экономики, не будут идти вразрез со справедливыми экологическими интересами”.

Глава Якутии Айсен Николаев поприветствовал всех участников Северного форума, поблагодарил за участие международные организации, университеты, партнеров, руководителей органов госвласти, регионов и экспертов, выразив уверенность в дальнейшем сотрудничестве.

“Наша республика по праву признается центром изучения и сохранения языков, культуры, традиционного уклада народов Севера. Регион обладает уникальным транзитным потенциалом – здесь пролегает кратчайший путь из стран Азиатско-тихоокеанского региона, к Северному морскому пути. По воздушному пути Якутии проходят кросс-полярные авиалинии, соединяющие континенты. Именно так мы понимаем свою миссию и готовы дальше содействовать решению традиционного партнерства в рамках Северного форума и международного сотрудничества РФ”, – сказал Айсен Николаев.

Он обратил внимание участников в том, что тема пленарного заседания – транспортная инфраструктура на Севере и Арктике, как никогда отвечает современным требованиям.

“Транспортная инфраструктура – это золотое звено пространственного развития, связанности территории любой страны, достижения равного высокого качества жизни людей. Мы, якутяне, исторически живем на огромной территории, в этом наше счастье – бескрайние просторы с богатейшими ресурсами. В этом и наши проблемы – территориальная разобщенность, огромные издержки на колоссальные расстояния в самом суровом климате, в котором живет человек на нашей планете”. Глава добавил, что отдаленность населенных пунктов, отсутствие круглогодичного транспортного сообщения, высокий рост цен на территории характерна для большинства территорий приполярных и северных территорий мира.

“Перед нами стоит общая задача – переломить сложившиеся многими веками проблемы низкой транспортной связанности, чтобы выйти на новый уровень развития Арктики. Я думаю, что поиск лучших решений, на основе обмена опытом и реализации совместных проектов – это залог успеха в пространственного развития циркумполярных территорий мира”, – подчеркнул Айсен Николаев.

Первый президент Якутии, государственный советник Михаил Николаев подчеркнул о важности круглогодичного авиасообщения в северных районах из-за отсутствия постоянного дорожного сообщения, без малой авиации российская Арктика ускоренными темпами не сможет развиваться. Далее он обратил внимание, что должно произойти объединение Северного морского пути с Транссибирской магистралью – от Тикси до Якутска.

На пленарном заседании свои видения развития арктической зоны также высказали председатель Арктического Круга, президент Исландии в 1996-2016 годах Оулавюр

Рагнар Гримссон, директор Российского отделения Международного консорциума «Трансконтиненталь» Виктор Разбегин, норвежский экономист, профессор Таллинского технического университета Эрик Райнерт, специальный представитель Госкорпорации «Росатом» по вопросам развития Арктики Владимир Панов, руководитель **Федерального агентства воздушного транспорта Александр Нерадько**.

<https://ysia.ru/eksperty-severnogo-foruma-po-ustojchivomu-razvitiyu-obsudili-potentsial-transportnoj-infrastruktury-v-arktike/>
<https://fedpress.ru/news/14/economy/2589504>

РИА НОВОСТИ; 2020.28.09; АЭРОПОРТ В ВЕЛИКОМ УСТЮГЕ ОТКРОЕТСЯ В НОЯБРЕ ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ ВПП

Аэропорт в Великом Устюге откроется в ноябре после реконструкции взлетно-посадочной полосы, сообщил **глава Росавиации Александр Нерадько** на пленарной сессии II Международного Северного форума по устойчивому развитию.

«В России существует родина Деда Мороза – это город Великий Устюг. В ноябре месяце после реконструкции взлетно-посадочной полосы этот аэропорт открывается, и я приглашаю всех посетить российскую родину российского Деда Мороза», – сказал **Нерадько**.

Ежегодно в Великий Устюг приезжают тысячи туристов.

Ранее губернатор Вологодской области Олег Кувшинников говорил, что удлинение взлетно-посадочной полосы с 1500 метров до 1800 метров позволит принимать среднемагистральные самолёты, «Сухой Суперджет 100» из Москвы, Санкт-Петербурга и других крупных городов. Со временем можно сделать этот аэропорт международным, если туристический поток будет расти, но пока речь идет о внутрироссийских рейсах, отмечал губернатор.

<https://realty.ria.ru/20200928/aeroport-1577895773.html>

[На ту же тему:](#)

<https://iz.ru/1066530/2020-09-28/aeroport-v-velikom-ustiuge-otkroetsia-v-noiabre-posle-rekonstrukcii>

ИНТЕРФАКС; 2020.28.09; УКРУПНЕННЫЙ ЦЕНТР УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ БУДЕТ ОТКРЫТ В ЯКУТИИ В ДЕКАБРЕ – НЕРАДЬКО

Укрупненный центр управления полетами (ЦУП) будет введен в эксплуатацию в Якутии 7 декабря, сообщил **первый замминистра транспорта РФ – глава Росавиации Александр Нерадько** на II Международном северном форуме.

«7 декабря центр будет введен в эксплуатацию. Это будет четырнадцатый центр управления воздушным транспортом в нашей стране из которого диспетчеры будут управлять воздушным движением», – сказал **Нерадько** на пленарном заседании в режиме трансляции.

Руководитель **Росавиации** уточнил, что центр в Якутии уже построен.

«Он оснащен самыми современными автоматизированными системами управления воздушным движением. Сейчас на месте идут последние испытания», – добавил он.

Ранее **Минтранс** планировал открытие укрупненного ЦУПа в Якутии в 2019 году. Ведомство уточняло, что программа по развитию управления воздушным движением в стране реализуется за счет сборов «Госкорпорации по организации воздушного движения в РФ» (ГК по ОрВД).

[На ту же тему:](#)

<https://tass.ru/ekonomika/9571225>

<https://iz.ru/1066740/2020-09-28/iakutskii-tcentr-upravleniia-vozdushnym-dvizheniem-otkroetsia-v-dekabre>

<https://yakutia.mk.ru/economics/2020/09/29/do-konca-goda-v-yakutske-zarabotaet-novyy-centr-upravleniya-poletami.html>

<https://yk24.ru/index/obshhestvo/czentr-upravleniya-vozdushnyim-transportom-vvedut-v-rabotu-v-yakutii>

ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2020.28.09; РОСТРАНСНАДЗОР И РОСЖЕЛДОР ОБСУДИЛИ ВОПРОСЫ ОТБ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

Реформа КНД и роль профобъединений в ОТБ стали темами совместного заседания общественных советов двух агентств.

24 сентября 2020 г. в Санкт-Петербурге прошло выездное совместное заседание общественных советов **Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Ространснадзора)** и **Федерального агентства железнодорожного транспорта (Росжелдора)**. Участники совещания обсудили вопросы обеспечения транспортной безопасности в условиях смены парадигмы контрольно-надзорной деятельности, переход на риск-ориентированную модель надзорных действий и рекомендательные нормативы обеспечения безопасности. Как отметили участники, важную роль в таких условиях будут играть механизмы общественного контроля, деятельность саморегулируемых организаций железнодорожного транспорта.

В заседании приняли участие **руководитель Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Виктор Басаргин**, заместитель руководителя **Ространснадзора Виктор Гулин**, представители **Росжелдора** и общественных организаций.

Среди основных вопросов, рассматривавшихся на совместном заседании общественных советов наряду с реформой КНД, стали обеспечение безопасности движения в вагонном комплексе железных дорог, создание и организация работы институтов общественного контроля безопасности движения поездов на ж/д, инновационные инженерные проекты по обеспечению безопасности на железнодорожном транспорте.

По окончании заседания **глава Ространснадзора Виктор Басаргин** подписал соглашения о взаимодействии с Петербургским государственным университетом путей сообщения и Ассоциацией молодежных правительств. Также было подписано соглашение с АО «Федеральная корпорация по развитию малого бизнеса и среднего предпринимательства».

https://www.securitymedia.ru/news_one_11569.html

ИНТЕРФАКС; 2020.28.09; ПЕРЕНОС КОММУНИКАЦИЙ НА ЦКАД «ВРУЧНУЮ» – ЧАСТНЫЙ ПРИМЕР СИСТЕМНОЙ ПРОБЛЕМЫ – ПОДРЯДЧИК

Сложности с переносом инженерных коммуникация являются одной из системных проблем инфраструктурного строительства, что проявилось при строительстве Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД), считает генеральный директор АО «ДСК «Автобан» Алексей Андреев.

«Системная проблема связана с переустройством коммуникаций. Получение технических условий, получение возможности на переустройство газопроводов, нефтепроводов, линий электропередачи – это то, что затягивается буквально на годы. В рамках Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД), которую мы реализуем – на участках ЦКАД-3, ЦКАД-4 – эта проблема решается «в ручном режиме» **вице-премьером**, чтобы сдвинуть эти вопросы», – заявил Андреев на сессии инфраструктурного конгресса «Российская неделя ГЧП» в понедельник.

Он отметил, что для решения связанных с переносом коммуникаций задач требуются корректировки в законодательстве, «приведение его в те нормативы, когда возможно будет строить».

«Такой маленький пример: когда начались штабы по реализации проекта ЦКАД, уже строящегося объекта, один из руководителей контрольного управления президента сказал: «Да что ж мы в своей стране строить-то не можем?» И это, действительно, по факту так –

мы не можем строить в своей стране (из-за возникающих в процессе сложностей – ИФ)», – добавил Андреев.

В числе системных проблем инфраструктурного строительства он также обозначил ситуацию, «когда материалы и транспорт могут стоить гораздо дороже на рынке, чем в ценообразовании».

Среди прочих проблем Андреев назвал недостаточное внимание на федеральном уровне к документарному закреплению объемов капитальных грантов в ГЧП-проектах, отсутствие дешевых денег и смещение рисков в сторону подрядчиков строительства.

«Концедент как государственный орган рисковать не может – все деньги должны быть возвращены, иначе будет закатывание глаз, придут с погонами и так далее. Банки, которые принимают участие в реализации проектов, финансовые структуры, тоже рисковать не хотят – везде должно быть поручительство, должны быть заехджированы риски. Получается, если еще инвестор может сдвинуть это все на строителя, получается в конечном итоге сдвигка рисков происходит на строителя, который предоставляет банковскую гарантию на обеспечение контракта, на авансирование и так далее,» – сказал он.

ТАСС; 2020.28.09; САМАРСКИЕ ВЛАСТИ НАДЕЮТСЯ НА ВЗАИМНЫЕ ПРЕФЕРЕНЦИИ ПО АВТОПОСТАВКАМ С БЕЛОРУССИЕЙ

Власти Самарской области считают возможным и необходимым проработать с Беларуссией возможность взаимных льгот на поставки автомобилей и комплектующих. Об этом сообщил в понедельник губернатор Самарской области Дмитрий Азаров во время VII Форума регионов Беларуссии и России, который проходит в формате видеоконференции.

«В прошлом году «АвтоВАЗ» реализовал более 16 тыс. машин марки Lada и занял первое место на белорусском рынке. Выражаем надежду на создание взаимных преференций и дальнейшую совместную работу для поддержки роста поставок автомобилей и комплектующих», – сказал Азаров.

Кроме того, сейчас прорабатывается вопрос дополнительных поставок дорожно-строительной и коммунальной техники для нужд Самарской области. Как сообщил губернатор, за последние несколько лет белорусская сторона направила в регион около 600 автобусов, троллейбусов и трамваев. В этом году в Самаре также началась опытная эксплуатация электробусов производства «Белкоммунмаша».

<https://tass.ru/ekonomika/9569991>

ТАСС; 2020.28.09; АВТОМОБИЛЬНЫЙ МОСТ ЧЕРЕЗ АМУР ИЗ БЛАГОВЕЩЕНСКА В КИТАЙ ПЛАНИРУЮТ ОТКРЫТЬ В НОЯБРЕ

Открытие движения по автомобильному мосту через Амур между российским Благовещенском и китайским Хэйхэ запланировано в ноябре, сообщил в понедельник на своей странице в Instagram губернатор Василий Орлов.

«Рассчитываем, что мост будет запущен в ноябре месяце. Все это (перенос даты открытия) связано с эпидемиологической обстановкой. Вся инфраструктура готова, и все службы и структуры тоже готовы», – сказал Орлов.

Строительство трансграничного автомобильного моста, который связал российский берег Амура в районе Благовещенска и китайский в районе города Хэйхэ завершилось в 2019 году, в мае состоялась стыковка двух его частей. Во время церемонии **вице-премьер**, полномочный представитель **президента РФ** в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев отметил, что после ввода мост повысит рентабельность инвестиционных проектов, реализуемых на Дальнем Востоке.

По мосту будут передвигаться грузовые и легковые автомобили. Ежегодный поток пассажиров составит около 3 млн человек, грузов – примерно 6 млн тонн (или почти 300

тыс. автомобилей). Длина самого моста – более километра, общая протяженность перехода – 20 км, в нее входят 6 км дороги в Китае и 13 км подъездных путей на территории России, в том числе 278-метровый мост через протоку Каникурганскую.

Общая стоимость объекта – около 18,8 млрд рублей. Проект создания моста удалось реализовать без привлечения бюджетных средств, для этого была использована концессионная модель. Она предусматривает строительство и эксплуатацию мостового перехода на коммерческой основе в расчетный период: три года строительства и эксплуатация в течение 16 лет за счет взимания платы за проезд.

<https://tass.ru/ekonomika/9565821>

ТАСС; 2020.28.09; ВСЕ СЛУЖБЫ ТАКСИ ПЕТЕРБУРГА ПОДКЛЮЧАТ К СИСТЕМЕ «БЕЗОПАСНЫЙ ГОРОД»

Власти Санкт-Петербурга планируют до конца 2021 года подключить все службы такси к информационной системе «Безопасный город». Об этом сообщили в понедельник ТАСС в **пресс-службе** городского комитета по транспорту.

«Совместно с городским информационно-аналитическим центром мы подписываем трехстороннее соглашение с ведущими агрегаторами такси Санкт-Петербурга. До конца 2021 года все автомобили такси, осуществляющие легальные пассажирские перевозки, станут частью информационной системы «Безопасный город», – привели в **пресс-службе** слова председателя комитета по транспорту Кирилла Полякова.

В комитете добавили, что соглашение позволит в автоматическом режиме отслеживать выполнение перевозчиками лицензионных обязательств и усилит возможности противодействовать нелегальным пассажирским перевозкам. Статус такси – «свободен и принимает заказы», «занят без пассажира», «занят с пассажиром» – передается в систему с периодичностью в 15 секунд. Также пассажиры смогут контролировать наличие лицензии на перевозки у автомобиля такси на официальных информационных ресурсах комитета по транспорту.

Как отметили в **пресс-службе**, участниками соглашения стали ООО «Яндекс.Такси», ООО «Таксовичкоф», ООО «Везет», ООО «Gett», ООО «Ситимобил», ООО «Volt».

Система «Безопасный город» – набор аппаратных и программных комплексов, который может самостоятельно передать информацию о ЧП в экстренные службы.

<https://tass.ru/ekonomika/9569135>

ТАСС; 2020.28.09; ЛЕНОБЛАСТЬ ПОЛУЧИЛА ФИНАНСИРОВАНИЕ НА УСКОРЕНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТОВ ЧЕРЕЗ ВОЛХОВ И СВИРЬ

Проекты строительства мостов через реки Волхов и Свирь в Ленинградской области получили дополнительную финансовую поддержку из федерального бюджета для ускорения их реализации. Об этом сообщила в понедельник **пресс-служба** областного правительства.

«Правительство России добавило федеральных средств на строительство мостов через Волхов в Киришах и Свирь в Подпорожье. Распоряжением главы кабмина **Михаила Мишустина** стройки получили в общей сложности 350 млн рублей: 250 млн на Подпорожье и 100 млн на Кириши», – говорится в сообщении **пресс-службы**.

Затраты на строительство двух переправ оцениваются примерно в 8 млрд рублей. Проекты реализуются в основном на средства областного бюджета.

Строительство автомобильного моста через Свирь началось в этом году, поскольку возникла необходимость создания альтернативной дорожной связи через реку в Подпорожском районе. Уже несколько десятков лет единственной переправой с одного берега на другой служит гребень плотины Верхнесвирской ГЭС, которая не предусмотрена для такого рода нагрузок и требует реконструкции, при этом другие мосты находятся в десятках километров. Протяженность нового двухполосного моста через

Свирь составит 727 м, подъездных путей – почти 2 км, ширина проезжей части – 7,5 метра, под ним смогут проходить суда любых категорий.

Ранее губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко сообщил, что контракт на строительство моста пятилетний, но при достаточном финансировании строительство моста будет завершено до конца 2023 года, поэтому областное правительство запросило помощь федерального бюджета.

Новая переправа через Волхов в городе Кириши потребовалась из-за значительного увеличения интенсивности движения легкового и грузового транспорта – старый мост 1966 года постройки с этими нагрузками уже не справляется. Для движения предусмотрено две полосы, расчетная скорость движения по ним составляет 80 км/ч.

<https://tass.ru/ekonomika/9570883>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ТАМИЛА АСКЕРОВА; 2020.28.09; АВАРИЯ ИЗ-ЗА ИНФАРКТА ПЕРЕСТАНЕТ СЧИТАТЬСЯ ДТП

Статистику ДТП с 1 января 2021 года «очистят» от инцидентов, косвенно связанных с автомобилями, но сейчас попадающих в отчеты. Соответствующее постановление правительства опубликовано на официальном интернет-портале правовой информации.

В Правилах уточняются понятия «автомобильная дорога», «владелец транспортных средств», «погибший» (умерший вследствие ДТП или в течение последующих 30 суток), «раненый» (лицо, получившее в ДТП телесные повреждения, и проведенное в больнице не менее суток), «транспортное средство» (будет включать в себя «устройства, предназначенные для перевозки людей, грузов или оборудования, установленного на нем на дорогах»), «уличная дорожная сеть»; конкретизируются случаи невключения в официальную статистическую информацию сведений о ДТП с учетом международного опыта и практики, а также рекомендаций Всемирной организации здравоохранения.

Согласно документу, дорожные аварии не будут считаться дорожно-транспортными происшествиями, если они произошли при попытках полиции принудительно остановить машину; в ходе автогонок; при постановочных действиях при съемках фильмов.

Также в официальную статистику не будут включать аварии, которые произошли из-за смерти водителя за рулем из-за инфаркта, инсульта, простудных, инфекционных и других заболеваний, либо из-за острых отравлений, или связанных с попыткой совершить самоубийство.

Кроме того, не будут учитывать падение пассажиров в автобусах, трамваях и троллейбусах, но лишь при условии, что водитель не нарушил правила дорожного движения, нет погибших или раненых, не повреждены другие машины, груз или сооружения.

Ранее в МВД отметили, что документ позволит минимизировать расхождение официальной статистической информации о погибших в результате ДТП со сведениями, имеющимися в МВД России, медицинских организациях и Федеральной службе государственной статистики.

«Парламентская газета» сообщала, что законодатели, **Минтранс** и Госавтоинспекция предлагают масштабные поправки в ПДД и в правила сдачи водительского экзамена. В частности, предлагается смягчить требования к тонировке авто, ограничить скорость движения для автобусов, запретить пьяным ездить на роликах и электросамокатах, а также разрешить выдавать водительские удостоверения с 16 лет.

<https://www.pnp.ru/politics/avariya-iz-za-infarkta-perestanet-schitatsya-dtp.html>

ТАСС; 2020.28.09; МВД ПРЕДЛАГАЕТ ИЗМЕНИТЬ ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАЦИИ АВТОМОБИЛЕЙ

МВД подготовило проект постановления с изменениями в ПДД, расширив перечень условий, когда запрещено пользоваться транспортными средствами, в том числе

детализированы требования к тормозным системам и рулевому управлению. Об этом ТАСС сообщили в пресс-центре ведомства.

«Для структурирования отдельных положений перечня (неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств) он дополнен новыми разделами: обзорность транспортного средства, сцепные устройства, удерживающие системы пассивной безопасности, комплектность транспортных средств. Детализированы требования к тормозным системам, рулевому управлению, устройствам освещения и световой сигнализации, двигателю и прочим элементам конструкции», – говорится в сообщении.

Также в ведомстве отметили, что раздел «Колеса и шины» перечня также дополнен требованиями в отношении зимних шин и шин, восстановленных наложением нового протектора. Также в разделе «Двигатель» установлены требования к размещению установки системы питания газобаллонных транспортных средств.

«Изменены требования по оформлению внесенных изменений в конструкцию транспортного средства согласно правил внесения изменений в конструкцию находящихся в эксплуатации колесных транспортных средств и осуществления последующей проверки выполнения требований технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств», – отметили в ведомстве.

В настоящее время проект постановления правительства РФ размещен для общественного обсуждения на портале проектов нормативных правовых актов.

<https://tass.ru/obschestvo/9571095>

ТАСС; 2020.28.09; ПЛОЩАДКУ ИЗ ЭКЗАМЕНОВ НА ПРАВА ИСКЛЮЧАТ 1 АПРЕЛЯ

Площадку из экзаменов на водительские права исключат 1 апреля, а не 1 октября, как планировалось ранее. Об этом ТАСС сообщили в пресс-центре МВД России.

«Срок вступления в силу изменений в правила проведения экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений, в том числе предусматривающих исключение практического экзамена по первоначальным навыкам управления транспортным средством, в настоящее время перенесен на 1 апреля 2021 года», – уточнили в МВД. Ранее планировалось, что с 1 октября 2020 года кандидатам в водители не придется сдавать практический экзамен на площадке.

11 сентября МВД России опубликовало на федеральном портале проектов нормативных правовых актов новые правила сдачи экзаменов на водительские права в России. Они исключают проведение практического экзамена на площадке для водителей легковых, грузовых автомобилей, автобусов и составов транспортных средств. При этом практический экзамен на право управления мотоциклами, мопедами, квадроциклами и трициклами сохраняется в действующем варианте – на площадках закрытых от движения иных транспортных средств и пешеходов. Экзамен дополнится новыми упражнениями, а ряд заданий будет изменен. Так, экзамен на право управления транспортным средством подкатегории «B1» (квадроциклы и трициклы) дополнен проверкой у кандидата в водители навыков торможения транспортного средства и остановки при движении на различных скоростях, включая экстренное торможение, а также прямолинейного движения задним ходом.

Изменения претерпит также система оценки навыков кандидата в водители в условиях дорожного движения и ошибки с учетом степени их влияния на безопасность. «Например, ошибки «не пристегнул ремень безопасности» и «использовал во время движения телефон» будут являться основанием для прекращения проведения практического экзамена», – говорится в документе.

Разработанный МВД новый регламент будет устанавливать содержание, сроки и последовательность административных процедур практического экзамена. Планируется, что он вступит в силу 1 апреля 2021 года.

<https://tass.ru/obschestvo/9570677>

ТАСС; 2020.28.09; РАПОТА НАЗВАЛ ПЕРСПЕКТИВНЫМ ПРОЕКТ СКОРОСТНОЙ МАГИСТРАЛИ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ – МИНСК – ГАМБУРГ

Проект строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали Санкт-Петербург – Минск – Варшава – Гамбург имеет большие перспективы. Об этом заявил государственный секретарь Союзного государства России и Белоруссии Григорий Рапота на открывшемся в понедельник в режиме видеоконференции заседании экономической секции VII Форума регионов России и Белоруссии.

«Постоянный комитет Союзного государства взял в проработку идею строительства магистрали, была разработана бизнес-модель, проведены консультации в четырех государствах, по территории которых может пройти магистраль. Везде отношение к этому проекту положительное. Если он будет реализован, то станет крупнейшим проектом высокоскоростной магистрали на европейском континенте», – подчеркнул Рапота.

К проекту магистрали Санкт-Петербург – Минск – Варшава – Гамбург протяженностью почти 2,5 тыс. км проявили большой интерес банковские и финансовые структуры, отметил госсекретарь Союзного государства. «Мы предложили модель частно-государственного партнерства в основном с опорой на частные финансы, – сказал Рапота. – Из Санкт-Петербурга в Минск поезд сейчас идет 13-14 часов, нам надо уже переходить на новый технологический уровень, причем сразу на самый высокий. Сейчас проект прорабатывается на уровне правительств».

Госсекретарь отметил, что структуры Союзного государства России и Белоруссии прорабатывают еще один транснациональный проект – автостраду «Меридиан», которая пройдет из Китая через Казахстан и Россию в Белоруссию и далее в Европу.

Кроме того, по словам Рапоты, продолжается работа по отмене роуминга в Союзном государстве. «Министерства связи на своем последнем совместном заседании обещали к 1 октября уже принципиально (технически это еще займет какое-то время) решить этот вопрос. Работа идет достаточно интенсивно», – отметил он.

<https://tass.ru/ekonomika/9566953>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.28.09; РЖД ПРОСТИМУЛИРУЮТ ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ СКИДКАМИ

Компания «Российские железные дороги» с 10 октября установила понижающие коэффициенты к тарифам по некоторым видам грузов, сообщили в компании. Эти меры должны стимулировать перевозку грузов.

В частности, на перевозку по железной дороге внутри страны и на экспорт проката черных металлов будет действовать скидка в 36,3% со станции Войновка Свердловской железной дороги. Скидка действует, если объем перевозок превышает суммарно 73 тысячи тонн в 2020 году. Условие действует до конца этого года.

На перевозку металлических труб со станции Лиски Юго-Восточной железной дороги на станцию Архангельск Северной железной дороги установлена скидка в 40% до конца 2020 года.

Для внутрироссийской перевозки лома черных металлов в направлении станции Навашино Горьковской железной дороги установлена скидка в 6,5%. Скидка действует с 1 сентября 2020 года по 31 августа 2021 года, если объем перевозок за этот период составит не менее 550 тысяч тонн. Также скидка в 40% установлена на внутрироссийские перевозки метилтретбутилового эфира в цистернах и в 25% – на экспортные перевозки синтетического каучука в крытых вагонах со станции Комбинатская Западно-Сибирской

железнодорожной. Скидки действуют до конца 2020 года при условии выполнения объемов перевозок в 2020-2021 гг. суммарно не менее 828 тысяч тонн.

Для поддержки контейнерных перевозок с Дальнего Востока в западном направлении также расширен перечень станций, на которые до конца этого года распространяется скидка 6%. Кроме того, расширена география станций, откуда во внутрироссийском сообщении можно отправлять сырую нефть в Ванино со скидкой 20,1%. «Теперь это не только Сковородино, но и Зуй, Фарафонтьевская, Пуровск, Уяр и Платовка. Скидка будет действовать до конца 2020 года», – отметили в компании.

<https://rg.ru/2020/09/28/reg-urfo/rzhd-prostimuliruiut-gruzovye-perevozki-skidkami.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.28.09; РЖД ВВЕЛИ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ НОВЫЙ Ж/Д МОСТ ВЗАМЕН РУХНУВШЕГО ПОД МУРМАНСКОМ

Новый железнодорожный мост, который был построен взамен рухнувшего в июне между станциями Выходной и Кола под Мурманском, в понедельник ввели в эксплуатацию, сообщил корреспондент «Интерфакса» с торжественной церемонии.

«Этот мост уникальный. Во-первых, нет промежуточных опор, и здесь уникальные решения применены в части экологии, и даже рыба (лосось, который водится в реке Кола – ИФ) сможет точно так же двигаться, без препятствий, как и поезда», – сказал гендиректор ОАО «Российские железные дороги» Олег Белозеров.

Он добавил, что мост, построенный по абсолютно новым технологиям, оснащен уникальной системой анализа рисков.

«Проект абсолютно новый, современный, сам мост себя анализирует. Есть специальная система датчиков – как изменяется система конструкций нагрузки на мостовые сооружения, это анализирует специальная программа и выдает дальше анализ», – сообщил Белозеров, добавив, что эта система будет внедряться на других искусственных сооружениях.

По словам главы РЖД, ранее был запущен специальный состав для апробации системы диагностики моста.

«Мы уверены, что та гарантия, которую нам дали строители – минимум 100 лет – она точно будет выдержана», – подчеркнул он.

Грузовой поезд, который первым прошел по новому мосту, отправился из Мурманска в южном направлении.

Мост был построен за 105 дней. Он имеет 34 сваи и четыре железобетонные опоры. Испытания моста на прочность прошли 16 сентября.

В течение октября текущего года – мая 2021 года на новом объекте планируется выполнить ряд работ. Так, впервые на мосту РЖД будет внедрена инновационная система контроля состояния поста, уровня и скорости течения воды в реке, которая будет прогнозировать и оповещать об аварийных отклонениях от нормальных значений.

Планируется также обустроить ограждение периметра с круглосуточным наблюдением, построить пять технических зданий и сооружений, локальные очистные сооружения, провести экологические компенсационные мероприятия.

В начале сентября заместитель главного инженера Октябрьской железной дороги (филиал РЖД) по Мурманскому территориальному управлению Алексей Мухин в эфире «РЖД-ТВ» сообщал, что завершение строительства нового моста намечено на конец сентября – начало октября.

В августе замглавы мурманского филиала Октябрьской железной дороги Игорь Поликарпов сообщал, что железнодорожники планируют к 1 октября восстановить движение по новому мосту под Мурманском.

Мост через реку Кола обрушился 1 июня 2020 года. В результате стала невозможной отправка грузов в направлении мурманского транспортного узла, где, в частности,

находятся «Мурманский морской торговый порт» (МОЕХ: MSCP) и «Мурманский балкерный терминал» «Еврохима».

В связи с обрушением железнодорожного моста было решено создать обход места ЧП, проложив линию в рамках курируемого **Минтрансом РФ** проекта по строительству ветки к порту Лавна на противоположном от Мурманска берегу Кольского залива. Движение по резервному маршруту было запущено 19 июня (16 пар грузовых поездов в сутки).

По словам гендиректора ОАО «РЖД», причиной обрушения моста стал паводок.

«Проводились исследования, расследования – после каждого события у нас проводится всесторонний анализ того, что явилось причиной. Паводок явился причиной», – сказал Белозеров в понедельник, отвечая на вопрос «Интерфакса» о причинах обрушения.

По его словам, еще остаются вопросы, как в будущем реагировать на изменяющуюся природную ситуацию. «Мост строился больше 100 лет назад. Мы подняли практически всю историю, всё, что было о мосте в наших архивах. Все обслуживание проходило вовремя. (. . .) На самом деле меняются русла рек, и многие другие элементы за этот промежуток времени меняются», – сказал он.

<https://reality.ria.ru/20200928/most-1577874933.html>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2020/09/28/reg-szfo/v-murmanskoj-oblasti-otkryli-novyj-most-cherez-reku-kolu.html>

<https://gudok.ru/newspaper/?ID=1536855>

<https://gudok.ru/newspaper/?ID=1536861>

<https://tass.ru/ekonomika/9567107>

<https://1prime.ru/transport/20200928/832080534.html>

<https://www.pnp.ru/social/v-murmanskoy-oblasti-vveli-v-ekspluatsiyu-novyj-most-vzamen-rukhnushego.html>

<https://www.bfm.ru/news/454311>

https://logirus.ru/news/infrastructure/novyj_zheleznodorozhnyj_most_pod_murmanskom_sam_v_sebe_budet_iskat_nedostatki.html

<https://www.mvestnik.ru/our-home/zheleznyj-rekord>

<https://novosti-murmanskoy-oblasti.ru/murmansk/26379-za-105-dney-postroili-most-vzamen-obrushivshegosya-cherez-kolu.html>

<https://severpost.ru/read/102522/>

<https://severpost.ru/read/102523/>

<https://severpost.ru/read/102513/>

https://murmansk.aif.ru/auto/road/otkrylos_dvizhenie_po_novomu_mostu_cherez_reku_kolu

<https://murmansk.mk.ru/social/2020/09/28/v-zapolyare-otkrylos-dvizhenie-poezdov-po-novomu-zheleznodorozhnomu-mostu-cherez-reku-kola.html>

<https://www.murmansk.kp.ru/daily/217188/4294730>

<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/pod-murmanskom-risk-poyavleniya-broshennykh-poezdov>

<https://portnews.ru/news/302368/>

<https://360tv.ru/news/transport/novyj-zheleznodorozhnyj-most-postroili-pod-murmanskom-vzamen-ruhnuvshego-letom>

<https://otr-online.ru/news/zheleznodorozhnyj-most-cherez-kolu-vosstanovlen-164433.html>

<https://www.tv21.ru/news/2020/09/28/v-murmanskoy-oblasti-po-novomu-zheleznodorozhnomu-mostu-proekhal-pervyy-poezd>

<https://murman.tv/news/russian-1/novosti/1601281223-novyj-zheleznodorozhnyj-most-pod-murmanskom-zapuschen-v-ekspluatsiyu>

<https://murman.tv/news/russian-1/novosti/1601291186-zheleznodorozhnyj-most-pod-murmanskom-postroen-za-105-dney>

<https://murman.tv/news/russian-1/novosti/1601307766-rezhim-chs-otmenili-na-murmanskoy-zheleznoy-doroge>
<https://www.5-tv.ru/news/313663/novyj-zeleznodoroznyj-most-otkryli-vmurmanskoy-oblasti/>
<https://арктик-тв.рф/index.php?q=tv-novosti/na-sto-let-dva-berega-koly-soedinil-novyj-zeleznodorozhnyj-most-pod-molochnym>
<https://nord-news.ru/news/2020/09/28/?newsid=125647>
<https://tvzvezda.ru/news/forces/content/2020928159-0a1w4.html>
https://tvzvezda.ru/news/vstrane_i_mire/content/2020928183-orHo8.html
<https://www.ntv.ru/novosti/2428460/>
<https://ren.tv/news/v-rossii/754081-razrushennyi-pavodkom-murmanskii-most-polnosti-u-vosstanovlen>
<https://78.ru/news/2020-09-28/novii-zheleznodorozhnyj-most-chez-kolu-pod-murmanskom-zapustili-v-ekspluatatsiyu>

ИНТЕРФАКС; 2020.28.09; РЖД 12 ОКТЯБРЯ ВПЕРВЫЕ ЗАПУСТЯТ ДВУХЭТАЖНЫЕ ПАССАЖИРСКИЕ ПОЕЗДА ДО МУРМАНСКА

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) 12 октября запустит пассажирское движение по новому мосту под Мурманском, который был принят в эксплуатацию в понедельник и построен взамен рухнувшего в июне моста между станциями Выходной и Кола, сообщил генеральный директор монополии Олег Белозеров журналистам.

«Мы хотим, чтобы 12 октября здесь открылось пассажирское сообщение. Сейчас здесь, прежде всего, будут двигаться грузовые поезда. А с 12 октября мы планируем запустить пассажирское движение – необычное, новое. Мы хотим запустить двухэтажные поезда, чтобы они были регулярными и стали обыденностью после 12 октября», – сказал Белозеров после церемонии ввода в эксплуатацию нового моста.

Он добавил, что двухэтажные поезда соединят Мурманск с Санкт-Петербургом, а затем с Москвой.

<https://tourism.interfax.ru/ru/news/articles/73804>

На ту же тему:

<https://murman.tv/news/russian-1/novosti/1601305478-pasazhirskie-poezda-pustyat-po-novomu-mostu-v-oktyabre>
<https://www.murmansk.kp.ru/online/news/4028202/>
<https://nord-news.ru/news/2020/09/28/?newsid=125649>

РИА НОВОСТИ; 2020.28.09; РЖД НАЗВАЛИ ПРИЧИНУ ОБРУШЕНИЯ МОСТА ПОД МУРМАНСКОМ В ИЮНЕ

Причиной обрушения железнодорожного моста под Мурманском в июне этого года стал паводок, сообщил журналистам председатель правления ОАО РЖД Олег Белозеров.

В понедельник в эксплуатацию был введен новый мост, построенный на месте рухнувшего в июне.

«Проводились исследования, расследования, после каждого события у нас проводится всесторонний анализ того, что явилось причиной. Паводок явился причиной», – сказал Белозеров, отвечая на вопрос о причинах обрушения моста, соединявшего Мурманск с остальной территорией России, в июне этого года.

По словам Белозерова, прежний мост строился больше 100 лет назад.

«Мы подняли практически всю историю, все, что было о мосте в наших архивах, причём все обслуживание проходило вовремя, подняли, в какое время какие изменения произошли. На самом деле меняются русла рек, и многие другие элементы за этот промежуток времени меняются», – отметил он.

В июне во время паводка обрушился пролет железнодорожного моста на перегоне Кола – Выходной Мурманского отделения Октябрьской железной дороги, ветка которого

соединяла Мурманск с остальной частью России. СК возбудил дело о нарушении требований безопасности. Движение поездов до Мурманска после обрушения моста могут восстановить к 23 июня, сообщали РЖД.

<https://realty.ria.ru/20200928/most-1577874773.html>

РБК; 2020.28.09; ВЛАСТИ ПРИДУМАЛИ СХЕМУ ЛИКВИДАЦИИ «КЛАДБИЩ» КОРАБЛЕЙ

Для ликвидации «кладбищ» кораблей власти могут обязать владельцев выплачивать штраф в случае затопления судна. По стране не менее 1 тыс. таких объектов, заявила **вице-премьер** Виктория Абрамченко

Для решения проблемы с «кладбищами» затопленных кораблей необходимо принуждать их собственников оплачивать ущерб от затопления или самостоятельно поднимать судно и утилизировать. Об этом в интервью РБК рассказала **вице-премьер** Виктория Абрамченко, курирующая в правительстве вопросы экологии, недвижимости и сельского хозяйства.

По данным **вице-преьера**, в стране не менее 1 тыс. затопленных кораблей. На проблему власти обратили внимание после поездки на Дальний Восток совместно с главой правительства **Михаилом Мишустиним** в начале сентября. «Грустно. Смотрим: красота какая вокруг! Но это разве на порт похоже? Это на кладбище кораблей похоже. Это очень грустно», – сказал премьер во время визита и осмотра порта в Магадане.

«В Магаданской области есть «кладбище» из 21 корабля, которые нужно поднимать. Удивительно, конечно, что только председатель правительства увидел, что они мешают, а ведомства этого не замечали», – рассказала Абрамченко.

Сейчас в Гражданском кодексе есть ловушка, поскольку даже если корабль заброшен, то это недвижимое имущество, объясняет **вице-премьер**. В большинстве случаев владельца у судна либо уже нет, либо он банкрот, и для утилизации приходится через суд признавать это судно муниципальной собственностью.

«Мы должны подготовить изменения в законодательство, чтобы впредь было неповадно затапливать корабль и считать это нормальной утилизацией. Собственники кораблей, которые уже затоплены, должны возмещать ущерб или сами их поднимать и утилизировать», – сказала **вице-премьер**. Кроме того, Абрамченко предложила сделать поправку в Кодекс торгового мореплавания, чтобы с момента исключения судна из реестра его считали «грудой металлолома», а не недвижимостью.

Стоимость утилизации одного судна может обходиться Росимуществу в 5 млн руб. Но цифры варьируются, признала **вице-премьер**. «Другие коллеги называют просто какие-то чудовищные суммы – по несколько сотен миллионов», – отметила Абрамченко.

<https://www.rbc.ru/business/28/09/2020/5f719d2a9a794736eed3bb8c>

ТАСС; 2020.28.09; ПЕРВЫЙ ПАРОМ ДЛЯ ЛИНИИ ВАНИНО – ХОЛМСК ОТПРАВИЛСЯ НА СДАТОЧНУЮ БАЗУ В ПРИМОРЬЕ

Амурский судостроительный завод отправил первый паром, строящийся для линии Ванино – Холмск, связывающей Сахалин с материком, на сдаточную базу в Приморском крае. Об этом сообщается в понедельник на сайте предприятия.

«Акваторию Амурского судостроительного завода покинул первый строящийся для линии Ванино – Холмск (о. Сахалин) грузопассажирский автомобильно-железнодорожный паром проекта CNF11CPD 00300 «Александр Деев», – говорится в сообщении.

Паром направляется на базу в сопровождении речных буксиров, в пути до низовий Амура судно будет находиться около двух недель.

«Сейчас паром имеет 64% готовности, на нем установлены главные механизмы, затянута около 100 км магистрального кабеля. Судно оснащено грузовым лифтом, бортовой рампой, кормовой аппарелью, забортными трапами. Большая часть устройств уже

смонтирована, проверена и принята заказчиком и регистром. На сдаточной базе предстоит выполнить работы по формированию помещений внутри заказа, испытанию и окраске балластных цистерн, монтажу устройств кормы и бортов, грузового и пассажирского лифтов. Затем последуют подготовка и проведение швартовных испытаний», – приводятся в сообщении слова ответственного сдатчика заводского заказа Глеба Ильиных.

Судозавод получил заказ на два парома для линии Ванино – Холмск в 2016 году. Паромы имеют усиленный ледовый класс, способны двигаться во льдах толщиной один метр и не так зависимы от погоды, как их предшественники – паромы класса «Сахалин». Три грузовые палубы способны вместить до 30 железнодорожных вагонов, 48 грузовых автопоездов и 28 легковых автомобилей. Заказчиком выступает ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания». Стоимость обоих судов составляет почти 10 млрд рублей. Ранее сообщалось, что сроки сдачи паромов были перенесены на более поздние из-за срыва поставок импортного оборудования в связи с санкциями. В частности, первый паром должны были сдать в 2019 году. Теперь его сдадут в 2021 году.

Паромная переправа Холмск – Ванино является единственным водным способом перевозки с Сахалина на материк и обратно. На линии работают три судна типа «Сахалин». К перевозке паромами допускаются все разрешенные по закону типы грузов, но основным грузом являются железнодорожные вагоны.

<https://tass.ru/v-strane/9565621>

ИНТЕРФАКС; 2020.28.09; FESCO ОБЕСПЕЧИТ КОНТЕЙНЕРНУЮ ПЕРЕВОЗКУ ПРОДУКЦИИ НОРНИКЕЛЯ ИЗ МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ НА ЭКСПОРТ

Транспортная группа FESCO (базовая компания – ПАО «Дальневосточное морское пароходство» (МОЕХ: FESH), ДВМП) в течение года будет обеспечивать интермодальные перевозки грузов в контейнерах с предприятий группы «Норильский никель» (МОЕХ: GMKN), расположенных в Мурманской области, на экспорт.

В сообщении группы говорится, что всего в рамках контракта, рассчитанного до конца сентября 2021 года, будет перевезено более 4 тыс. TEU (эквивалент 20-футового контейнера).

В частности, FESCO организует перевозку грузов, включая отправку контейнерными поездами со станции Мончегорск (Мурманская область) до порта Санкт-Петербурга и далее морскую доставку до портов назначения в странах Европы, Азии, Северной и Южной Америки.

Номенклатура перевозимых грузов – никель, медь и кобальт в различных соединениях, в том числе опасные грузы, требующие специального оформления.

«Реализация проекта является частью стратегии FESCO, нацеленной на укрепление статуса компании как ведущего интермодального оператора, активно работающего во всех регионах России. Сотрудничество с «Норникелем» – ведущей горно-металлургической компанией страны – расширяет линейку отраслевых решений, предоставляемых FESCO», – отмечается в сообщении.

РИА НОВОСТИ; 2020.28.09; ЭКСПЕРТЫ УТВЕРЖДАЮТ, ЧТО РОССИЯ И ЧЕХИЯ ГОТОВЯТСЯ ОТКРЫТЬ АВИАСОБЩЕНИЕ

Авиаперевозчики России и Чехии сообщают о перезапуске рейсов между Москвой и Прагой, сообщает АТОР.

Компания Czech Airlines возобновит полеты по маршруту Прага – Москва – Прага 4 октября. По информации перевозчика, рейсы будут выполняться дважды в неделю. Продажа билетов уже открыта. Стоимость проездного документа в одну сторону – от 21,9 тысячи рублей. Начиная с 25 октября в расписании Czech Airlines рейсы в Москву стоят уже ежедневно, стоимость билетов – от 12,4 тысячи рублей.

По данным источников ассоциации, с 1 октября намерен перезапустить маршрут в Прагу и «Аэрофлот». Но пока его нет в расписании. На условиях паритетности российская авиакомпания также будет летать в Чехию дважды в неделю.

Эксперты обращают внимание на то, что власти России и Чехии пока официально не подтвердили восстановление двустороннего авиасообщения. Кроме того, как в случае с другими европейскими странами, например, со Швейцарией, речь идет о перемещении между странами лишь некоторых категорий граждан.

«История с Чехией также пока не про туризм. Это гуманитарные цели, воссоединение семей, учеба, лечение. Если раньше такие путешественники ждали вывозных рейсов, то после их отмены с 21 сентября при наличии соответствующих причин можно приобрести билеты на регулярные полеты. Однако просто купить билет недостаточно. Нужно документально подтвердить основание для выезда в Чехию», – говорит один из представителей российской авиаотрасли.

<https://ria.ru/20200928/aviasoobschenie-1577874146.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.28.09; ЮЖНАЯ КОРЕЯ СНИМЕТ ЗАПРЕТ НА ТРАНЗИТНЫЙ ПРОЕЗД ДЛЯ РОССИЯН

Южная Корея с 1 октября снимает запрет на транзитный проезд через территорию страны для граждан Российской Федерации, сообщило посольство РФ в Сеуле.

Россия с 27 сентября возобновила воздушное сообщение с Южной Кореей.

«С 1 октября Республика Корея снимает запрет на транзитный проезд через территорию страны для граждан Российской Федерации. При этом обращаем внимание, что пребывание в транзитной зоне аэропорта по-прежнему не может превышать 24 часа», – говорится в сообщении консульского отдела посольства РФ в Facebook.

Ранее посольство России в Сеуле напомнило россиянам, планирующим приехать в Южную Корею, о необходимости соблюдения 14-дневного карантина и оформления въездной визы из-за временного ограничения безвизового режима между Южной Кореей и рядом стран, включая РФ.

В Южной Корее в настоящий момент действует обязательный 14-дневный карантин для всех, кто въезжает в страну. Несмотря на то, что прирост заболевших держится на уровне около 100 человек в сутки, южнокорейские власти оставляют в силе достаточно жесткие меры социального дистанцирования, такие как обязательное ношение масок, контроль за функционированием общественных учреждений, запрет собраний и митингов и другие.

Весной этого года МИД Республики Корея сообщил об ограничении с 13 апреля безвизового режима для граждан из 90 стран, включая Россию, которые запретили въезд южнокорейцам, а также приостановление действия краткосрочных виз для всех государств.

Посольство РФ отметило ранее, что гражданам России при въезде на территорию Республики Корея следует учитывать, что лица, прибывшие с краткосрочным визитом, а также те, у кого нет постоянного места проживания, проходят обязательный 14-дневный карантин в государственных обсерваторах. При этом, как уточнили в посольстве, проживание оплачивается гражданами самостоятельно, а стоимость пребывания составляет около 110-120 долларов США в сутки.

<https://ria.ru/20200928/tranzit-1577891429.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.28.09; «РОСТЕХ» ПЛАНИРУЕТ СОЗДАТЬ АВИАЛИЗИНГОВУЮ КОМПАНИЮ В УЛЬЯНОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Подконтрольное «Ростеху» ООО «Авиакапитал-сервис» (АКС) планирует создать авиализинговую «дочку» в Ульяновской области.

Такой проект упоминается в материалах закупки АКС. Из них следует, что для разработки бизнес-модели новой компании АКС привлекла консультанта. Закупка проведена у единственного поставщика, но его название не указано. Стоимость работ – 138 тыс. руб., их нужно выполнить до конца этого года.

«Действительно, при содействии региональных властей прорабатывается возможность создания на территории Ульяновской области дочернего предприятия со специализацией в сфере лизинга воздушного транспорта», – сообщил «Интерфаксу» представитель АКС. Детали проекта в компании пока не комментируют.

В Ульяновской области для бизнеса действуют льготные режимы, направленные на стимулирование инвестиций. К примеру, обладатели статуса особо значимого инвестпроекта имеют льготы по уплате налогов. Ульяновск часто называют авиационной столицей: здесь находится институт гражданской авиации и зарегистрирован ряд авиапредприятий, в том числе самолетостроительное «Авиастар-СП», окрасочный центр «Спектр-авиа» и пр.

Сама АКС занимается авиационным лизингом, но зарегистрирована в Москве. В ее портфеле – самолеты семейства Airbus A320, Boeing 737MAX, российские MC-21, указано на сайте компании. Одним из крупнейших клиентов АКС является «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT), при этом гендиректор компании Роман Пахомов входит в совет директоров авиаперевозчика.

ИНТЕРФАКС; 2020.28.09; ИРАЭРО ЗАПУСТИЛА НОВЫЕ СУБСИДИРУЕМЫЕ РЕЙСЫ ИЗ КРАСНОЯРСКА ПО СИБИРИ И ДАЛЬНЕМУ ВОСТОКУ

Авиакомпания «ИрАэро» 28 сентября приступила к выполнению полетов по семи субсидируемым маршрутам из Красноярска, сообщила **пресс-служба** авиакомпании.

В частности, «ИрАэро» открыла рейсы из Красноярска в Благовещенск, Владивосток, Магадан, Нерюнгри, Новый Уренгой, Ноябрьск, Омск, Петропавловск-Камчатский, Полярный (Якутия), Улан-Удэ.

В **пресс-службе** «ИрАэро» «Интерфаксу» уточнили, что рейсы в Магадан и Петропавловск-Камчатский будут через Благовещенск, во Владивосток – с посадкой в Нерюнгри.

«По шести направлениям – Владивосток, Нерюнгри, Новый Уренгой, Ноябрьск, Омск, Петропавловск-Камчатский – «ИрАэро» начинает выполнять полеты из Красноярска впервые», – сказал представитель авиакомпании.

«Мы существенно расширяем маршрутную сеть в своем «домашнем» регионе (Сибирь и Дальний Восток – ИФ). Это субсидируемые рейсы, причем количество льготных мест на каждом рейсе не лимитировано. Льготой могут воспользоваться все без исключения», – приводятся в сообщении авиакомпании слова начальника службы организации перевозок «ИрАэро» Александра Макина.

По данным расписания аэропорта «Емельяново» (Красноярск), с запуском новых рейсов «ИрАэро» увеличила число маршрутов до 15.

<https://tass.ru/sibir-news/9565183>

ТАСС; 2020.28.09; RED WINGS НАЧНЕТ ВЫПОЛНЯТЬ ПОЛЕТЫ ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА В КЕМЕРОВО С ОКТЯБРЯ

Авиакомпания Red Wings с 11 октября начнет выполнять полеты из Екатеринбурга в Кемерово. Прямые рейсы по этому направлению отсутствовали девять лет, сообщили в **пресс-службе** екатеринбургского аэропорта Кольцово в понедельник.

«В международном аэропорту Кольцово (входит в холдинг «Аэропорты Регионов») впервые за девять лет возобновляются прямые рейсы в Кемерово. С 11 октября полеты в столицу Кузбасса начнет выполнять авиакомпания Red Wings», – говорится в сообщении.

В **пресс-службе** уточнили, что рейсы запланированы на самолете Sukhoi Superjet 100. Полеты в Кемерово будут выполняться четыре раза в неделю – по вторникам, средам, субботам и воскресеньям. Время в пути составит 2 часа 30 минут. Регулярные прямые рейсы из Кольцово в Кемерово не выполнялись с сентября 2011 года, добраться из одного города в другой можно было с пересадкой в Москве или Новосибирске.

Аэропорт Екатеринбурга является одним из лидеров по количеству внутренних маршрутов. Пассажирам Кольцово доступны прямые рейсы в 45 городов России. Пятерку самых популярных региональных направлений (за исключением Москвы, Санкт-Петербурга и черноморских курортов) по итогам 8 месяцев 2020 года составили Краснодар, Новосибирск, Ростов-на-Дону, Благовещенск и Хабаровск.

Авиакомпания Red Wings 15 сентября начала полеты из Екатеринбурга, в аэропорту Кольцово перевозчик создаст транзитный хаб с использованием самолетов SSJ-100. Полеты будут осуществляться в Саратов, Нижний Новгород, Волгоград, Махачкалу, Воронеж, Оренбург, Красноярск, Кемерово, Ноябрьск. Почти все эти направления будут субсидироваться из бюджета. К 2022-2023 гг. авиакомпания собирается довести авиапарк SSJ-100 в Екатеринбурге до 20 самолетов. Также там будут базироваться 4-5 среднемагистральных самолетов семейства Airbus 320.

<https://tass.ru/ural-news/9568133>

ТАСС; 2020.28.09; СУД УТВЕРДИЛ МИРОВОЕ СОГЛАШЕНИЕ МЕЖДУ ОДНИМ ИЗ КРЕДИТОРОВ И UTAIR ПО ДЕЛУ О БАНКРОТСТВЕ

Арбитражный суд Ханты-Мансийского автономного округа утвердил мировое соглашение между авиакомпанией Utair («Ютэйр») и ее кредитором «Юган-Юнион кард». Об этом сообщил в понедельник судья Юрий Щепелин.

«Суд определил утвердить мировое соглашение, заключенное между ПАО «Ютэйр» и «Юган-Юнион кард». Производство по заявлению «Юган-Юнион кард» о признании несостоятельным (банкротом) ПАО «Ютэйр» прекратить», – сообщил судья.

Он также приобщил к делу еще два мировых соглашения между «Ютэйр» и ее кредиторами – «Флеш лайт капитал» и «Интер». Ожидается, что их рассмотрение состоится на следующем заседании, которое суд назначил на 14:00 (12:00 мск) 19 ноября.

Также суд отказал в банкротстве авиакомпании «Финпорту», правопреемнику компании «Гидпромэнергострой». «Суд определил о введении наблюдения в отношении ПАО «Ютэйр» отказать. Заявление компании «Финпорт» оставить без рассмотрения», – сказал судья.

О деле по банкротству «Ютэйр»

Четыре контрагента АК «Ютэйр» – «Юган-Юнион кард», «Гидпромэнергострой», «Интер» и «Флеш лайт капитал» – 19 и 20 марта 2019 года подали иски о банкротстве авиакомпании на общую сумму около 1,5 млн рублей. Тогда суд отказал компаниям «Флеш лайт капитал», «Юган-Юнион кард» и «Интер» в признании авиакомпании банкротом в связи с уплатой им долга. В августе 2019 года оренбургский ипотечный коммерческий банк «Русь» подал заявление о вступлении в дело о банкротстве авиакомпании, сумма требований составила 4,9 млн рублей.

[Вернуться в оглавление](#)