



Ежедневный мониторинг СМИ

30 СЕНТЯБРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2020.29.09; КОТ РЕГИОНА: КАКИМ ВИДЯТ БУДУЩЕЕ НАЦПРОЕКТОВ РУКОВОДИТЕЛИ РАБОЧИХ ГРУПП ГОССОВЕТА	5
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕЛЕНА ПАНОВА; 2020.29.09; ЮГРЕ ВРУЧИЛИ НАЦИОНАЛЬНУЮ ПРЕМИЮ ЗА ПРИВЛЕЧЕНИЕ ЧАСТНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ.....	9
ТАСС; 2020.29.09; ЧЕЛЯБИНСКИЙ ГУБЕРНАТОР ПОПРОСИЛ У МИНТРАНСА ДЕНЬГИ НА ОБНОВЛЕНИЕ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА.....	10
ТАСС; 2020.29.09; ЭЛЕКТРОПОЕЗД «ЛАСТОЧКА» СВЯЖЕТ ЧЕЛЯБИНСК И МАГНИТОГОРСК В НОЯБРЕ ЭТОГО ГОДА	11
ТАСС; 2020.29.09; ПЕРВЫЕ ПО НАЦПРОЕКТУ НИЗКОПОЛЬНЫЕ АВТОБУСЫ ПОСТАВИЛИ В БЕЛГОРОД	12
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА СЕВЕРО-ЗАПАДА; АЛЕКСЕЙ СТРИГИН; 2020.29.09; СТРАТЕГИЯ ТРАНЗИТА; ПОЛНАЯ ЗАГРУЗКА МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ СТИМУЛИРУЕТ РОСТ МИРОВОЙ ЭКОНОМИКИ	13
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.29.09; ДОРОГИ В РОССИИ ОСНАСТЯТ МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫМИ СЕРВИСНЫМИ ЗОНАМИ.....	15
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.29.09; ИМ СВЕРХУ ВИДНЕЕ; ДТП И ДРУГИЕ ИНЦИДЕНТЫ НА ПЛАТНЫХ ТРАССАХ БУДУТ ВЫЯВЛЯТЬ БЕСПИЛОТНИКИ	16
ИЗВЕСТИЯ; ЮЛИЯ РОМАНОВА; 2020.30.09; ЭФФЕКТ «ПЛАТОНА»: ДАЛЬНОБОЙЩИКАМ НУЖНО БОЛЬШЕ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ДОРОГ; ГРУЗОПЕРЕВОЗЧИКИ ПРЕДЛОЖИЛИ МИНТРАНСУ АКТИВНЕЕ ПЕРЕДАВАТЬ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ТРАССЫ В СОБСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВА	17
ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2020.30.09; ПОЕДУТ ПО КАРТАМ: У ВОДИТЕЛЕЙ ПОТРЕБУЮТ ДОКАЗАТЕЛЬСТВА ТЕХОСМОТРА; ЛЬГОТНЫЙ ПЕРИОД В ОФОРМЛЕНИИ ТЕХОСМОТРА, ВЫЗВАННЫЙ КАРАНТИННЫМИ ОГРАНИЧЕНИЯМИ, ЗАКАНЧИВАЕТСЯ.....	20
КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ; 2020.30.09; ТАКСИСТЫ ПРИТОРМОЗИЛИ У ГОСДУМЫ; АГРЕГАТОРЫ ПРОСЯТ СКОРРЕКТИРОВАТЬ ОТРАСЛЕВОЙ ЗАКОНОПРОЕКТ	22
РБК; АНАСТАСИЯ СКРЫННИКОВА; 2020.30.09; АГРЕГАТОРЫ ТАКСИ ПРЕДЛОЖИЛИ ПЕРЕЛОЖИТЬ НА НИХ ЧАСТЬ РАСХОДОВ ЗА ДТП	23
ИЗВЕСТИЯ; ВАЛЕРИЙ ВОРОНОВ; 2020.30.09; НЕДОЛИТЬ ШТРАФНУЮ: БИЗНЕС ВИДИТ РИСК ЗАКРЫТИЯ ТРЕТИ АЗС В РОССИИ; ВЛАДЕЛЬЦАМ ТЫСЯЧ НЕБОЛЬШИХ ЗАПРАВОК НОВЫЙ ГОСТ МОЖЕТ ОКАЗАТЬСЯ НЕ ПО КАРМАНУ	25
КОММЕРСАНТЬ; ТАТЬЯНА ГРИШИНА; 2020.30.09; ПАНДЕМИЯ АКТИВИЗИРОВАЛА «КРАСНЫЕ ЗОНЫ» ОСАГО	27
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2020.30.09; МИНЭНЕРГО ЗАДУМАЛО РЕЗКО УВЕЛИЧИТЬ МОЩНОСТИ МИНИ-СПГ В РОССИИ; КОНЦЕПЦИЮ ДОРОЖНОЙ КАРТЫ НАПРАВЯТ В ПРАВИТЕЛЬСТВО В ОКТЯБРЕ.....	27

ВЕДОМОСТИ; ИЛЬЯ ВИНОГРАДОВ; 2020.30.09; AIRBUS СОБРАЛА ПОСЛЕДНИЙ САМОЛЕТ A380; НЕ ИСКЛЮЧЕНО, ЧТО ОН ТАК И НЕ ПЕРЕВЕЗЕТ НИ ОДНОГО Пассажира	30
ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2020.30.09; МИНТРАНС – ЗА НЕДИСКРИМИНАЦИОННЫЙ ДОСТУП ЧОП И ПТБ НА РЫНОК УСЛУГ ОТБ	31
ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2020.29.09; РОССИИ ЕСТЬ ЧЕМ ОТВЕТИТЬ НА УГРОЗЫ БЕЗОПАСНОСТИ; СОВЕТНИК РУКОВОДИТЕЛЯ РОСТРАНСНАДЗОРА ВЛАДИМИР ЧЕРТОК РАССКАЗАЛ ОБ ИТС ОТБ В СФЕРЕ БИОЗАЩИТЫ	33
ВЕСТИ; ВЕРОНИКА КОТЬКОВА; 2020.29.09; В КЕРЧИ ЗАКРЫЛАСЬ ПАРОМНАЯ ПЕРЕПРАВА. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»	34
ВЕСТИ; ЕВГЕНИЙ НИПОТ; 2020.29.09; ЛЕДОКОЛ «АРКТИКА» ГОТОВИТСЯ К ПЕРВЫМ ИСПЫТАНИЯМ ЛЬДАМИ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»	34
ВЕСТИ; ОЛЬГА ТУРЧАНИНОВА; 2020.29.09; ОЧЕРЕДИ В МОСКОВСКИХ АЭРОПОРТАХ: ЛЮДИ НЕ МОГУТ УЛЕТЕТЬ БЕЗ СПРАВОК НА COVID-19. ВЕСТИ-МОСКВА	34
ИНТЕРФАКС; 2020.29.09; ПУТИН ПРЕДЛОЖИЛ РАСШИРИТЬ ГЕОГРАФИЮ ПРОГРАММЫ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ОБЛИГАЦИЙ	34
ТАСС; 2020.29.09; ЭКСПЕРТ: СОЗДАНИЕ ВСМ МОСКВА – ПЕТЕРБУРГ ОСВОБОДИТ ИНФРАСТРУКТУРУ ДЛЯ ГРУЗОВ	35
ТАСС; 2020.29.09; НАГРУЗКА НА ТРАССЫ КУБАНИ ВЫРОСЛА ИЗ-ЗА РОСТА ТУРПОТОКА ВО ВРЕМЯ ПАНДЕМИИ	36
ТАСС; 2020.29.09; «АВТОДОР» МОЖЕТ ПРИВЛЕЧЬ ЧАСТНЫЕ ИНВЕСТИЦИЙ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ХОРДЫ ЕКАТЕРИНБУРГ-КРАСНОДАР	36
РИА НОВОСТИ; 2020.29.09; ИВАНОВСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОЛУЧИТ ДОПОЛНИТЕЛЬНО 629,6 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ	37
ТАСС; 2020.29.09; В КУЗБАССЕ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ ДОРОГУ К УНИКАЛЬНОМУ МУЗЕЮ НАСКАЛЬНОЙ ЖИВОПИСИ	37
ТАСС; 2020.29.09; ВЛАСТИ КУРГАНСКОЙ ОБЛАСТИ УВЕЛИЧИЛИ НА 66% РАСХОДЫ НА СОЦСФЕРУ, ДОРОГИ И БЛАГОУСТРОЙСТВО	38
ТАСС; 2020.29.09; В ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ УСТАНОВЯТ «УМНЫЕ» КАМЕРЫ ДЛЯ КОНТРОЛЯ СКОРОСТНОГО РЕЖИМА	39
ТАСС; 2020.29.09; В МОРДОВИИ НАМЕРЕНЫ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ В 1,5 РАЗА БОЛЬШЕ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ В 2021 ГОДУ	39
ТАСС; 2020.29.09; ОБНОВЛЕНИЕ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА В РОССИИ ДАСТ БЮДЖЕТАМ ОТ 1 ТРЛН РУБЛЕЙ НОВЫХ ДОХОДОВ	40
РЖД-ПАРТНЕР; 2020.29.09; ОБНОВЛЕНИЕ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА В РОССИИ ДАСТ БЮДЖЕТАМ ОТ 1 ТРЛН РУБ. НОВЫХ ДОХОДОВ	41
КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; КСЕНИЯ БОГДАНОВА; 2020.29.09; ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ И ПЕШЕХОДОВ: ЧТО ДЕЛАЕТСЯ, ЧТОБЫ РОССИЙСКИЕ ДОРОГИ СТАЛИ БОЛЕЕ БЕЗОПАСНЫМИ И КАЧЕСТВЕННЫМИ; ПАРТИЙНЫЙ ПРОЕКТ «ЕДИНОЙ РОССИИ» РЕШАЕТ САМЫЕ НАСУЩНЫЕ ПРОБЛЕМЫ – ОТ РЕМОНТА ТРАСС ДО ОБУЧЕНИЯ В АВТОШКОЛАХ	42
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛЬЯ ГРАФ; 2020.29.09; В НОВОСИБИРСКЕ МОДЕРНИЗИРУЮТ ГОРОДСКУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ	44
ИНТЕРФАКС; 2020.29.09; ПУТИН: ПРЕДПРИНИМАЮТСЯ УСИЛИЯ ПО НОРМАЛИЗАЦИИ ПРЕРВАННОГО КАРАНТИНОМ ТРАНСПОРТНОГО СООБЩЕНИЯ МЕЖДУ РФ И БЕЛОРУССИЕЙ	45
ТАСС; 2020.29.09; РАПОТА: СОЮЗНОЕ ГОСУДАРСТВО БЕЛОРУССИИ И РФ ДОЛЖНО УЧИТЫВАТЬ РАЗВИТИЕ ВЫСОКИХ ТЕХНОЛОГИЙ	46

СПУТНИК МИНСК; ВАЛЕРИЙ МЕЛЬНИКОВ; 2020.29.09; ГОЛОВЧЕНКО: ТРАНСПОРТНОЕ СООБЩЕНИЕ С РФ ВОССТАНОВИМ, ИСХОДЯ ИЗ СИТУАЦИИ.....	46
ЛОГИРУС; 2020.29.09; РОССИЯ ХОЧЕТ «ВПИСАТЬСЯ» В НОВЫЕ МАРШРУТЫ КИТАЯ.....	47
ТАСС; 2020.29.09; ПЛАН РАЗВИТИЯ ВОДОРОДНОЙ ЭНЕРГЕТИКИ РОССИИ ДО 2024 ГОДА МОГУТ УТВЕРДИТЬ В 2020 ГОДУ	47
ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2020.29.09; УЧЕНИЯ ПО ПРЕСЕЧЕНИЮ АНВ ПРОШЛИ НА ОХРАНЯЕМОМ ОТИ КУБАНИ	48
DR.RU; 2020.29.09; В СЗФ УВО МИНТРАНСА РОССИИ СОСТОЯЛАСЬ ИТОГОВАЯ АТТЕСТАЦИЯ РАБОТНИКОВ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ	49
ЗАПОЛЯРНАЯ ПРАВДА; 2020.29.09; ЗАЩИТА ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	49
ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2020.30.09; БУДУЩЕЕ ЗА ТЕХНИЧЕСКИМИ КЛАСТЕРАМИ; ПЕРСПЕКТИВЫ ТРАНСПОРТНОГО ОБРАЗОВАНИЯ ГЛАЗАМИ СТУДЕНТОВ	50
ИНТЕРФАКС; 2020.29.09; РОСАВТОДОР ИЩЕТ ПОДРЯДЧИКА ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА II ЭТАПА ОБХОДА ВОЛГОГРАДА ЗА 22,3 МЛРД РУБЛЕЙ ...	51
ИНТЕРФАКС; 2020.29.09; МОСТ ЧЕРЕЗ РЕКУ ПУР В ЯНАО ПЛАНИРУЕТСЯ ОТКРЫТЬ 16 ОКТЯБРЯ.....	52
ИНТЕРФАКС; 2020.29.09; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА ПРОЕКТНУЮ ДОКУМЕНТАЦИЮ I ЭТАПА СТРОИТЕЛЬСТВА СШХ.....	52
ТАСС; 2020.30.09; В ГОСДУМЕ ПОПРОСИЛИ ВОЛОДИНА ПОСПОСОБСТВОВАТЬ ОТКЛОНЕНИЮ ЗАКОНОПРОЕКТА О ТАКСИ	53
ТАСС; 2020.29.09; «РУСГИДРО» ИЗУЧАЕТ ВОПРОС РАЗМЕЩЕНИЯ ПЯТИ ЗАПРАВОК ДЛЯ ЭЛЕКТРОКАРОВ НА САХАЛИНЕ	54
ТАСС; 2020.29.09; В ЯРОСЛАВСКОЙ ОБЛАСТИ РАСШИРЯТ ЛЬГОТЫ ПО ТРАНСПОРТНОМУ НАЛОГУ ДЛЯ МНОГОДЕТНЫХ СЕМЕЙ	55
ТАСС; 2020.29.09; УЧЕННЫЕ СМОГЛИ ДО 20% СНИЗИТЬ ЭНЕРГОЗАТРАТЫ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ ЗА СЧЕТ «УМНОГО» КОНТРОЛЛЕРА	55
РИА НОВОСТИ; 2020.29.09; В ДАНИИ ИЗДАДУТ ЗАКОН, ЗАЩИЩАЮЩИЙ ВОДИТЕЛЕЙ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ	56
DR.RU; 2020.29.09; ЭЛЕКТРОННЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ НАКЛАДНЫЕ СТАЛИ ДОСТУПНЫ НА DRORCAT	56
BUSINESS FM; 2020.29.09; КАКИЕ НОВЫЕ ШТРАФЫ ПРИГОТОВИЛИ ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ В ГИБДД?.....	57
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2020.29.09; НЕ ТЯНИ РЕЗИНУ; В РОССИИ ЗАПРЕТЯТ ЕЗДИТЬ ЛЕТОМ НА ШИПОВАННЫХ ПИНАХ	58
КОММЕРСАНТЬ (Н.НОВГОРОД); РОМАН КРЯЖЕВ; 2020.29.09; СКАТЕРТЬЮ АВТОДОРОГА; ГОРДУМА ВЕРНУЛА НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ ПЛАНОВО УБЫТОЧНЫЙ НПАТ	59
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА ЦЕНТРАЛЬНОГО ОКРУГА; ЭЛИНА ТРУХАНОВА; 2020.29.09; «РОГАТЫЙ» ЕЩЕ ПОТЯНЕТ; ЯРОСЛАВЦЫ БУДУТ ЕЗДИТЬ НА ТРОЛЛЕЙБУСАХ, ОТ КОТОРЫХ ОТКАЗАЛИСЬ В ТВЕРИ	61
ТАСС; 2020.29.09; ОКОЛО 800 ГРАЖДАН УЗБЕКИСТАНА ВЫЕХАЛИ НА РОДИНУ ПОЕЗДОМ ИЗ ВОЛЖСКОГО	63
ПРАЙМ; 2020.29.09; «ОБЪЕДИНЕНИЕ ВАГНОСТРОИТЕЛЕЙ» ПРЕДЛАГАЕТ ПРОГРАММУ МЕР ПОДДЕРЖКИ ВАГНОСТРОЕНИЯ ДО 2024 Г	63
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИЛЬЯ ИЗОТОВ; 2020.29.09; КЕРЧЕНСКУЮ ПЕРЕПРАВУ СОХРАНЯТ КАК СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ОБЪЕКТ	65

ИНТЕРФАКС; 2020.29.09; ПАРОМНАЯ ПЕРЕПРАВА МЕЖДУ КРЫМОМ И КУБАНЬЮ ОСТАНОВИЛА РАБОТУ ИЗ-ЗА ОТСУТСТВИЯ СПРОСА НА ПЕРЕВОЗКИ.....	66
ИНТЕРФАКС; 2020.29.09; СУДОВЕРФЬ «ЛОТОС» МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ ЗАКАЗЫ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДО 20 ЗЕМСНАРЯДОВ – МИНТРАНС	66
ИНТЕРФАКС; 2020.29.09; СУДОЗАВОД «ЛОТОС» НАЧАЛ СТРОИТЕЛЬСТВО ЗЕМСНАРЯДОВ ДЛЯ ГТЛК	67
ИНТЕРФАКС; 2020.29.09; МИНТРАНС РФ РАСШИРИЛ ГРАНИЦЫ УГОЛЬНОГО ПОРТА ВГК НА САХАЛИНЕ	67
ИНТЕРФАКС; 2020.29.09; ТРИ УГОЛЬНЫХ СТИВИДОРА ПОРТА НАХОДКА СОЗДАЛИ КОМПАНИЮ ДЛЯ РЕКОНСТРУКЦИИ ПРИПОРТОВОЙ СТАНЦИИ...68	
ПОРТНЬЮС; 2020.29.09; В ПЕТЕРБУРГЕ ПРОШЛИ ПЕРВЫЕ ИСПЫТАНИЯ БЕСПИЛОТНОГО СУДНА В ТЕСТОВОЙ АКВАТОРИИ «БЕСПИЛОТНИК».....	68
ИНТЕРФАКС; 2020.30.09; «БЕЛАВИА» ВОЗОБНОВЛЯЕТ ПОЛЕТЫ В РФ	69
ТАСС; 2020.30.09; АЭРОПОРТ БЛАГОВЕЩЕНСКА ПОЛНОСТЬЮ РЕКОНСТРУИРУЮТ ЗА ДВА ГОДА	69
РИА НОВОСТИ; 2020.29.09; ГД ПРИНЯЛА ЗАКОН ОБ УТВЕРЖДЕНИИ СРОКОВ КАПРЕМОНТА АЭРОДРОМОВ.....	70
ТАСС; 2020.29.09; UTAIR УВЕЛИЧИЛА КОЛИЧЕСТВО ПОЛЕТОВ ИЗ САМАРЫ В МОСКВУ И СУРГУТ.....	70
ТАСС; 2020.29.09; В ТОБОЛЬСКЕ НАЧАЛСЯ ВТОРОЙ ЭТАП СТРОИТЕЛЬСТВА АЭРОПОРТА	70
ИНТЕРФАКС; 2020.29.09; ВЛАСТИ УЗБЕКИСТАНА В ОКТЯБРЕ ЗАПЛАНИРОВАЛИ 11 ВЫВОЗНЫХ АВИАРЕЙСОВ ИЗ МОСКВЫ.....	71
ИНТЕРФАКС; 2020.29.09; ЯНАО НАМЕРЕН К ОКТЯБРЮ 2023Г РЕКОНСТРУИРОВАТЬ АЭРОПОРТ САЛЕХАРДА ЗА 2 МЛРД РУБ.....	71
ИНТЕРФАКС; 2020.29.09; САРАТОВСКИЕ ВЛАСТИ ИЗУЧАЮТ ВОЗМОЖНОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА АЭРОПОРТА В БАЛАКОВО НА ПРИНЦИПАХ ГЧП.....	72
ИНТЕРФАКС; 2020.29.09; IATA ВНОВЬ УХУДШИЛА ПРОГНОЗ ПАДЕНИЯ ПАССАЖИРСКИХ АВИАПЕРЕВОЗОК В 2020Г – ТЕПЕРЬ ДО 66%	73
ИНТЕРФАКС; 2020.29.09; МОСГОРСУД ПРИЗНАЛ ЗАКОННЫМ ПРИГОВОР ДИСПЕТЧЕРАМ ПО ДЕЛУ О КАТАСТРОФЕ САМОЛЕТА ПРЕЗИДЕНТА TOTAL ВО «ВНУКОВО».....	73

ПУБЛИКАЦИИ

ТАСС; 2020.29.09; КОТ РЕГИОНА: КАКИМ ВИДЯТ БУДУЩЕЕ НАЦПРОЕКТОВ РУКОВОДИТЕЛИ РАБОЧИХ ГРУПП ГОССОВЕТА

Власти РФ заканчивают корректировки национальных проектов: согласно поручению президента, обновленные паспорта 12 проектов, а также Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ) должны быть готовы до конца октября. Параллельно с ними должен быть запущен и новый, туристический **нацпроект**. Несмотря на то, что июльским указом **президента РФ Владимира Путина** все они продлеваются до 2030 года, цели остаются неизменными и отодвигать их исполнение нельзя, сказал накануне глава государства на расширенном заседании президиума Госсовета, посвященного **нацпроектам**. Потому что по словам **Путина**, «потом – суп с котом». Высказаться на заседании было предложено главам субъектов, которые выступают руководителями тематических рабочих групп. «Принимать стратегические решения без опоры на мнение регионов, без глубокого понимания их специфики, без обратной реакции невозможно», – подчеркнул президент.

Какие изменения в части **нацпроектов** предложили главы субъектов РФ, и от чего, по мнению экспертов, предостерегал **Путин**, разбирались корреспонденты портала «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого является ТАСС.

Экономика и кот

В приоритете у властей, несмотря на пандемию и продление документов, остается исполнение национальных целей, сообщил **Путин** на заседании, а именно – сбережение здоровья и благополучия людей, создание комфортной и безопасной среды для жизни, укрепление экономики и открытие новых возможностей для самореализации граждан, а также широкое, 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. Чтобы работа шла. Повторяю ещё раз: не откладывать на потом то, что должны сделать сегодня. И нельзя уводить эти задачи за границу 2024 года», – настаивал президент. И предложил послушать руководителей рабочих групп.

При Государственном совете работает 16 рабочих групп по различным направлениям развития – от экономики и госуправления до социальной сферы. По мнению мэра Москвы и руководителя по направлению «Государственное и муниципальное управление» Сергея Собянина, миссия его и его коллег – не в критике принятых решений, а в участии в разработке проектов. Каждый регион, полагает Собянин, должен четко знать, за какие показатели он отвечает, и какие цели перед ним поставлены.

А чтобы цели были подъемными, он предложил «точкой отсчета показателей» сделать кризисный из-за пандемии 2020 год. Правда, фактическая реализация **нацпроектов** началась в 2019 году, и до сих пор точкой отсчета был 2018 год, когда были утверждены паспорта **нацпроектов**.

Другая просьба мэра касалась сохранения антикризисных мер налоговой поддержки, запущенных для бизнеса в нынешнем году. «Должен сказать, что те решения, которые мы приняли как временные на 2020 год в области финансов, Бюджетного кодекса, Налогового кодекса, на наш взгляд, необходимо продлить как минимум ещё на год, на 2021 год. Проекты таких законов вместе с правительством выработаны, их необходимо вносить в Думу и принимать. То же самое касается и улучшения работы над государственным заказом, 44-го Федерального закона, такие проекты также подготовлены», – попросил

Собянин. Все меры поддержки экономики на фоне пандемии закреплены в национальном плане восстановления экономики – его реализация, говорил летом **премьер-министр Михаил Мишустин**, обойдется в 5 трлн рублей в 2020-2021 годах.

О финансовых послаблениях просил президента и губернатор Челябинской области, руководитель рабочей группы «Экономика и финансы» Алексей Текслер. Глава региона предложил продлить на следующий год снятие ограничений на привлечение регионами дополнительных кредитов для покрытия дефицита, сформировавшегося из-за пандемии, увеличить срок возврата по бюджетным кредитам и не применять к регионам в 2020-2021 годах ответственность за превышение установленных целевых показателей по задолженности, рассказали ТАСС в **пресс-службе** губернатора. Текслер также попросил главу государства сохранить для регионов объем дотаций и предусмотреть в дальнейшем дополнительные средства по аналогии с прямой финансовой поддержкой этого года в объеме 300 млрд рублей.

Текслер также предложил разрешить направлять средства, предназначенные для погашения федеральных бюджетных кредитов, на реализацию национальных проектов. «Предложения Алексея Текслера были поддержаны президентом и членами Госсовета», – сообщили в **пресс-службе**.

Учиться бережливости смолоду

В числе предложений Текслера были и корректировки в паспорта проектов «**Международная кооперация и экспорт**» и «Производительность труда и поддержка занятости».

Как ранее писал портал, экспортный **нацпроект** может лишиться двух федеральных проектов – по экспорту услуг и устранению логистических барьеров, сохранив внутри себя только три направления развития. А согласно пояснительной записке к бюджету на будущую трехлетку, финансирование проекта может быть сокращено в 2021-2023 годах на 24,3%, 11,8% и 14,7% по сравнению с заложенными в первоначальной версии паспорта параметрами. Текслер же на совещании предложил в рамках **нацпроекта** создать институт «добросовестного экспортера» – для дополнительных преференций продавцам.

Что касается **нацпроекта** по производительности труда (его также, согласно проекту бюджета, ждет сокращение финансирования), губернатор предложил дополнить его мероприятиями по созданию корпоративных центров компетенций в сфере производительности труда в оборонно-промышленном комплексе на базе крупнейших госкорпораций, таких как «Росатом», «Ростех», «РЖД» и «Роскосмос».

«Сегодня формально предприятия ОПК могут участвовать в **нацпроекте**, но действующий на многих из них режим секретности не позволяет реально работать на них «гражданским» экспертам и консультантам. Поэтому при каждой госкорпорации нужно создать свои Центры компетенции с аттестованными специалистами», – приводит слова Алексея Текслера **пресс-служба** губернатора.

В Федеральном центре компетенций (ФЦК, оператор **нацпроекта** по производительности труда) portalу рассказали, что со специалистами центра сегодня работают 46 предприятий оборонно-промышленного комплекса.

«Инструменты бережливого производства, применяемые экспертами ФЦК, одинаково эффективны на предприятиях самых разных отраслей. Будь то сельское хозяйство или оборонно-промышленный комплекс. Мы помогаем выявить потери в процессах и устраняем их. За счет этого участники **нацпроекта** в более короткие сроки начинают производить больше продукции теми же людьми и на том же оборудовании. Наша работа на предприятиях ОПК в том числе способствует и решению такой важной задачи, как увеличение доли выпуска гражданской продукции», – пояснил генеральный директор центра Николай Соломон.

Среди предприятий ОПК-участников **нацпроекта**, в частности, – Сарапульский электрогенераторный завод (который входит в число крупных градообразующих

предприятий Удмуртии), научно-производственное объединение завод «Волна» из Санкт-Петербурга (один из лидеров в области производства средств и комплексов радиосвязи и радиоэлектронной борьбы), судостроительный завод «Залив» в Крыму и предприятие «Старт» им. А.И. Яскина в Свердловской области (производитель пусковых установок, катапультных устройств и транспортно-заряжающих машин).

В числе других предложений губернатора Челябинской области – включить дисциплину «Бережливое производство» в программы выпускных курсов ВУЗов и СПО, а также обеспечить прохождение студентами практики на предприятиях-участниках **нацпроекта**.

С похожим предложением, как ранее писал портал «Будущее России. Национальные проекты», выступали в ОНФ в сентябре прошлого года. Там предлагали сделать в вузах и колледжах курс по «Операционной эффективности».

Как пояснил порталу один из авторов этой идеи, руководитель проекта «Профстажировки 2.0», директор Координационного центра ОНФ по восстановлению экономики Илья Семин, Челябинская область готова стать одним из пилотных регионов, где такая программа будет внедряться в образовательных учреждениях. По словам Семина, структура самого курса пока разрабатывается рабочей группой, созданной ОНФ совместно с Минэкономразвития.

«Мы сейчас определяемся с пилотами регионами, и уже в этом году хотим это внедрить», – сказал он.

Пока включить такой курс планируется в программы подготовки специалистов инженерно-технических и социальных профилей. Хотя, по мнению Семина, обладать навыками бережливого производства необходимо каждому, кто намерен занимать какие-либо руководящие должности. «Речь идет о выпускниках, которые в будущем планируют стать управленцами. Философию бережливого производства надо внедрять всем студентам, будь то будущий главный инженер, или директор школы, или заведующий поликлиники», – уверен он.

Как отметил Семин, Минобрнауки и Минпросвещения, в чьем ведении находятся вузы и колледжи, концептуально внедрение подобных программ поддерживают.

Оказаться наверху

Губернатор Новгородской области и руководитель рабочей группы Госсовета по направлению «Социальная политика» Андрей Никитин, в свою очередь, рассказал ТАСС, что выступал с докладом и предложениями к президенту по мерам поддержки семей с детьми. О каких именно предложениях шла речь, в аппарате Никитина не уточнили.

Новгородская область заняла 14 место в рейтинге регионов по развитию системы среднего профессионального образования, напомнил Никитин, в техникумах и колледжах региона за последний год открылись 29 новых профессий и специальностей. В национальном рейтинге состояния инвестиционного климата в субъектах РФ Новгородская область заняла 11 место. «Наша задача – до 2030 года оказаться в верхней половине регионов по динамике развития по всем основным параметрам **нацпроектов**. Такую цель мы ставим, несмотря на то, что существует много проблем, накопившихся еще с советских времен, которые нам нужно будет преодолеть ускоренными темпами. От федерального центра мы ждем продолжения плодотворной совместной работы, учета региональных особенностей. Сейчас такая работа выстроена со всеми федеральными министерствами», – рассказал Никитин.

Быстрая дорога к морю

На совещании президент вернулся к вопросу транспортной доступности отечественных курортов для россиян: «Наши традиционные направления Черноморское побережье Крыма и Краснодарского края вновь приняли миллионы туристов».

На практике, отметил **Путин**, доехать до южных курортов на поезде или автомобиле даже из Москвы занимает сутки и 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 прокатиться на машине», – продолжал президент. «Нужно сделать все, чтобы автомобильное и железнодорожное сообщение для пассажиров, туристов на южном направлении стало удобнее и быстрее. Я уже говорил об этом, говорил уже не один раз», – подчеркнул **Путин** и поручил правительству проработать вопрос реконструкции автомобильных трасс и железных дорог, которые ведут к Черноморскому побережью России. Соответственно, это потребует корректировки и планов дорожного строительства, и развития транспортной инфраструктуры.

О каких практических шагах может идти речь, недавно уже говорилось. Сам **Владимир Путин**, ровно месяц назад проехал за рулем автомобиля Augus в другую сторону от Керченского пролива, открывая крымскую трассу Таврида. Там он рассказал, что в южных регионах справа от пролива планируется в ближайшие годы построить порядка 260 километров новых автодорог. **Министр транспорта Евгений Дитрих**, сопровождающий **Путина** в поездке, тогда уточнил, что на эти цели запланировано 132 миллиарда рублей. Но министр также рассказал, что готовится предложение включить в **КПМИ** новый федеральный проект «Южный кластер», в который бы вошли перенос железной дороги от Черноморского побережья Краснодарского края и строительство дублера автотрассы Джубга-Сочи, пока не имеющие финансирования. Как отметил тогда президент, эти шаги позволили бы освободить территории побережья для туристического развития.

Глава Краснодарского края Вениамин Кондратьев подтвердил в разговоре с журналистами существующие транспортные проблемы в регионе. «На Кубань ежегодно приезжают миллионы туристов на своих машинах, что увеличивает трафик. А в период пандемии, когда стал активно развиваться именно внутренний туризм, нагрузка на дорожную инфраструктуру возросла в разы. Поэтому вопрос пропускной способности трасс к побережью обострился», – сказал Кондратьев. Несмотря на то, что в регионе идет активная стройка – только за последние пять лет объем краевого дорожного фонда удалось увеличить более чем в два раза – вести реконструкцию железных дорог и ведущих автомагистралей без поддержки центра будет тяжело, отмечает он.

Крупные инфраструктурные проекты заложены в паспорте **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, а также в **КПМИ**. **«В настоящее время Минтрансом ведется работа по актуализации и формированию паспортов, параметров и показателей нацпроектов, с учетом их пролонгации до 2030 года. Предложения министерства о новой структуре нацпроектов обсуждались на площадке правительства РФ и в целом были поддержаны. Все ключевые мероприятия национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» до 2024 года сохранены»**, – сказали порталу в **пресс-службе Минтранса**.

Экспертное заключение

Эксперты солидарны с президентом во мнении, что недопустимо в итоге реформы **нацпроектов** банально перенести существующие финальные цели с 2024 года на 2030 год.

«Продление сроков планирования до 2030 года ни в коем случае не должно давать возможности растягивать уже существующие КРІ», – прокомментировал порталу поправки в национальный проект «Цифровая экономика» генеральный директор АНО «Цифровые платформы» Арсений Щельцин.

Первостепенно существовала задача сформировать более долгосрочные цели, чем на горизонт 5-6 лет, отмечает он. «Однако, это точно вызвало интерес как раз растянуть существующие КРІ, показать, что в качественном виде их не получится выполнить к 2024 году из-за внешних факторов. На мой взгляд нужно больше уделять внимание детализации этих КРІ. Нужно совместно с общественными организациями формировать правило подсчета и запускать четкий и объективный мониторинг этих ключевых

показателей. Таким образом мы в каждый момент времени будем понимать верным путем мы идем или нет», – говорит он.

«Я считаю неверным объяснять продление **нацпроектов** тем, что мы просто не оценили то время, которое необходимо на реализацию заявленных целей. Продление **нацпроектов** до 2030 года, указывает, в первую очередь, на важность этих выбранных траекторий для развития России.

Пандемия, конечно, внесла свои коррективы, пришлось принимать нестандартные решения, чтобы выполнить намеченный план. Но сейчас возникает соблазн списать все «проколы» на пандемию и упростить себе жизнь. Мне кажется, именно от этого нас предостерегает президент. Это было бы стратегической ошибкой», – отмечает заведующая лабораторией постгеномных исследований и руководитель ЦКП «Геном» Института молекулярной биологии имени В.А. Энгельгардта РАН Анна Кудрявцева.

В период 2024-2030 годов перед научным сообществом встанут новые задачи, и корректировка национальных проектов (в том числе, **нацпроекта «Наука»**) будет нужна. «Не стоит бояться таких изменений, это наоборот, инструмент ответа на новые вызовы. Но я считаю крайне важным максимально ответственно относиться к выполнению задач, запланированных на краткосрочную перспективу. Это залог устойчивого развития страны». – заключила Кудрявцева.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/kot-regiona-kakim-vidat-budusee-nacproektov-rukovoditeli-rabocih-grupp-gossoveta>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕЛЕНА ПАНОВА; 2020.29.09; ЮГРЕ ВРУЧИЛИ НАЦИОНАЛЬНУЮ ПРЕМИЮ ЗА ПРИВЛЕЧЕНИЕ ЧАСТНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ

Неделя государственно-частного партнерства (ГЧП) проходит в эти дни в Москве. Ее участниками стали заместитель **председателя правительства России Марат Хуснуллин**, министр экономического развития Максим Решетников, **министр транспорта Евгений Дитрих**, председатель ВЭБ Игорь Шувалов, главы регионов страны.

Как говорят эксперты, выстраивание отношений между властью и бизнесом сейчас, когда экономика только-только начинает приходить в себя после карантина, особенно важно.

– На каждый рубль бюджета мы должны по максимуму привлекать внебюджетные источники финансирования, – отметил **Марат Хуснуллин, вице-премьер** правительства России. – Поэтому развитие ГЧП сейчас одна из главных задач власти.

До введения ограничительных мер государственно-частное партнерство развивалось просто рекордными темпами. За последние десять лет рынок увеличился в 30 раз. Но в пандемию серьезно просел. Поэтому на неделе ГЧП с особым интересом прислушивались к представителям регионов, которые дальше других продвинулись в привлечении частных инвестиций. Среди уральских это прежде всего Югры. Сегодня в округе реализуется около 40 проектов ГЧП. Их стоимость – больше 50 миллиардов рублей.

– Первое, что мы несколько лет назад сделали для привлечения частных инвестиций, – перестали заказывать строительство жилья для муниципальных нужд: каждый квадратный метр приобретали уже в готовом виде, – рассказала об опыте региона глава Югры Наталья Комарова. – Потом внедрили механизм выкупа и детских садов под ключ, в результате за пять лет в регионе было введено в строй 125 детсадов.

Между тем, по мнению губернатора Югры, механизмы ГЧП необходимо совершенствовать, чтобы активнее продвигаться дальше.

– Важно предоставлять возможности инвесторам. Так, на мой взгляд, необходимо в готовящемся федеральном законе о концессиях четко разграничить понятия «техническое обслуживание объекта» и его «использование по назначению». Это расширит возможности для привлечения частных инвестиций. Чем шире спектр возможностей, тем эффективнее будет работать система, тем более успешными мы будем в решении государственных задач, – подчеркнула Наталья Комарова.

На одни лишь бюджетные средства невозможно развивать инфраструктуру – строить дома, дороги, объекты коммунальной сферы и до пандемии, а сейчас частные инвестиции приобретают особую значимость.

– Я приведу простые цифры, – отметил **Марат Хуснуллин** в ходе одной из дискуссий на неделе ГЧП. – В планах правительства построить больше одного миллиарда квадратных метров жилья. Ни за какие бюджетные деньги это сделать невозможно. Программа строительства жилья повлечет необходимость создания дорог. Сейчас в этой сфере не хватает участия бизнеса. У нас доля платных дорог ничтожно мала. Мы ставим задачу на ближайшие два года привлечь порядка 500 миллиардов рублей на развитие крупных инфраструктурных проектов по развитию территорий. И еще порядка 500 миллиардов -на строительство дорог.

Отметим, Югра стала лидером национальной премии «Росинфра» за лучший проект ГЧП в сфере детской инфраструктуры за 2019 год. Регион признан победителем за проект строительства школы на 1725 мест в микрорайоне «Иртыш-2» Ханты-Мансийска. Награду вручили губернатору Югры Наталье Комаровой в ходе Недели ГЧП в столице на пленарной сессии «Инфраструктура для людей: как реализация проектов ГЧП меняет качество жизни в регионах и городах».

<https://rg.ru/2020/09/29/reg-urfo/iugre-vruchili-nacionalnuu-premiu-za-privlechenie-chastnyh-investicij.html>

ТАСС; 2020.29.09; ЧЕЛЯБИНСКИЙ ГУБЕРНАТОР ПОПРОСИЛ У МИНТРАНСА ДЕНЬГИ НА ОБНОВЛЕНИЕ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

Губернатор Челябинской области Алексей Текслер во время встречи с **министром транспорта РФ Евгением Дитрихом** озвучил просьбу о выделении субсидии на обновление общественного транспорта в регионе. Об этом говорится в сообщении, распространенном во вторник пресс-службой губернатора Челябинской области.

«Сегодня **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** и глава региона [Алексей Текслер] обсудили реализацию в области национальных проектов, планы дорожных работ в 2021 году. <...> Еще одна ключевая задача в области – обновление подвижного состава пассажирского транспорта. От Челябинской области в министерство [транспорта РФ] направлена заявка на получение субсидии в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, – говорится в сообщении.

Как добавили в **пресс-службе**, в 2021 году планируется приобретение при поддержке федерального центра более 100 новых автобусов, 50 трамваев и 50 троллейбусов для Челябинска, а также 17 трамвайных вагонов для Магнитогорска.

О строительстве дороги в обход Миасса

Текслер также на встрече попросил оказать поддержку проекту реконструкции и строительства дороги, которая позволит региону пустить транзитный грузовой транспорт в объезд города Миасса. Об этом говорится в сообщении, распространенном во вторник пресс-службой губернатора.

«Сегодня **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** и глава региона [Алексей Текслер] обсудили реализацию в области национальных проектов, планы дорожных работ в 2021 году. <...> Важный проект, который сегодня презентовал Алексей Текслер, строительство автомобильной дороги в обход Миасса в направлении Екатеринбурга, которая позволит пустить грузовой поток транспорта в объезд города. Глава региона обратился с просьбой к **Минтрансу** оказать поддержку этому проекту», – говорится в сообщении.

Уточняется, что для реализации этой задачи необходимо построить 35 км нового дорожного полотна, еще 7 км реконструировать.

Текслер также проинформировал **Дитриха** о реализации средств, выделенных региону федеральным центром. Так, приближаются к завершающей стадии работы в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, в

рамках которого будет отремонтировано порядка 297 км дорог. Всего в этом году в Челябинской области в нормативное состояние будет приведено 797 км автодорог. В 2020 году региональный дорожный фонд составил свыше 20 млрд рублей, из них 3,9 млрд – средства федерального бюджета.

«**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» – один из **нацпроектов** России на период до 2024 года. По данным Министерства дорожного хозяйства Челябинской области, всего в 2020 году будут проведены работы на 786,545 км автодорог в Челябинской области. Из общего числа в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» в нормативное состояние приведут 122 км региональных автодорог.

<https://tass.ru/ural-news/9584939>

На ту же тему:

<https://www.1obl.ru/news/o-lyudyakh/v-chelyabinskoy-oblasti-postroyat-dorogu-do-ekaterinburga-v-obkhod-miassa/>

<https://74.ru/text/transport/69486869/>

<https://74.ru/text/transport/69487095/>

<https://obzor174.ru/zayavka-na-217-novyh-avtobusov-tramvaev-i-trolleybusov-napravlena-ot-chelyabinskoy-oblasti-v>

<https://up74.ru/articles/news/123535/>

<https://gubernia74.ru/articles/news/1099743/>

<https://uralpress.ru/news/obshchestvo/v-2021-godu-chelyabinskaya-oblast-rasschityvaet-pri-podderzhke-federalov-kupit-217>

<https://uralpress.ru/news/obshchestvo/tranzitnyy-potok-gruzovyh-avtomobiley-napravyat-v-obhod-miassa>

<https://argumenti.ru/society/2020/09/689693>

https://chel.aif.ru/society/vlasti_poprosili_u_federalov_dengi_na_avtobusy_i_tramvai_dlya_chelyabinska

<https://www.chel.kp.ru/online/news/4029843/>

<https://www.chel.kp.ru/online/news/4029820/>

<https://regnum.ru/news/3077011.html>

<https://regnum.ru/news/3076952.html>

ТАСС; 2020.29.09; ЭЛЕКТРОПОЕЗД «ЛАСТОЧКА» СВЯЖЕТ ЧЕЛЯБИНСК И МАГНИТОГОРСК В НОЯБРЕ ЭТОГО ГОДА

Власти Челябинской области планируют запустить электропоезд «Ласточка» между Челябинском и Магнитогорском в ноябре этого года. Об этом сообщили во вторник в **пресс-службе Министерства транспорта Российской Федерации**.

Во вторник, 29 сентября, состоялась встреча **министра транспорта Евгения Дитриха** с губернатором Челябинской области Алексеем Текслером, на которой обсуждались вопросы развития дорожной инфраструктуры региона.

«В ноябре текущего года планируется запустить электропоезд «Ласточка» между Челябинском и Магнитогорском. Это позволит значительно сократить время в пути между городами по сравнению с действующим автобусным сообщением», – приводят в **пресс-службе** слова Текслера.

Согласно справочникам, расстояние между Челябинском и Магнитогорском по трассе составляет порядка 310 км, а по прямой – 249 км. Время в пути между городами на автотранспорте занимает от четырех до пяти часов.

<https://tass.ru/ural-news/9585143>

На ту же тему:

<https://www.1obl.ru/news/o-lyudyakh/lastochka-svyazhet-chelyabinsk-i-magnitogorsk-v-noyabre/>

<https://360tv.ru/news/transport/lastochka-budet-hodit-mezhdu-cheljabinskom-i-magnitogorskom/>
<https://chel.mk.ru/social/2020/09/30/mezhdu-chelyabinskom-i-magnitogorskom-zapustyat-skorostnuyu-elektrichku-lastochka.html>
<https://www.chel.kp.ru/online/news/4030409/>
<https://nsn.fm/society/lastochku-zapustyat-mezhdu-chelyabinskom-i-magnitogorskom-v-noyabre-tekuschego-goda>
<https://www.kommersant.ru/doc/4511425>
<https://regnum.ru/news/3077410.html>
<https://uralpress.ru/news/obshchestvo/v-noyabre-zapustyat-lastochku-mezhdu-chelyabinskom-i-magnitogorskom>
<https://cheltoday.ru/articles/sobytiya/lastochku-mezhdu-chelyabinskom-i-magnitogorskom-pustyat-v-noyabre-249628/>
<https://www.go174.ru/news/2894436/lastochku-mezhdu-chelyabinskom-i-magnitogorskom-zapustyat-v-noyabre-etogo-goda>
<https://u24.ru/news/54264/v-chelyabinskoy-oblasti-pervuyu-skorostnuyu-elektrichku>
<https://ural-meridian.ru/news/253130/>

ТАСС; 2020.29.09; ПЕРВЫЕ ПО НАЦПРОЕКТУ НИЗКОПОЛЬНЫЕ АВТОБУСЫ ПОСТАВИЛИ В БЕЛГОРОД

Первая партия из 58 низкопольных автобусов, оборудованных необходимыми системами, передана по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** Белгородской области. Регион попал в число лучших по итогам конкурсного отбора, сообщил во время церемонии во вторник **замминистра транспорта РФ Алексей Семенов**.

По результатам рассмотрения заявок регионов, в соответствии с национальным проектом **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** Минтранс в мае 2020 года отправил в правительство РФ предложения по распределению 447 автобусов и 64 троллейбусов для 12 городских агломераций. На программу обновления городского пассажирского транспорта до 2024 года предусмотрено 20 млрд рублей.

«Городской автомобильный пассажирский транспорт Белгородской области, Белгорода, пополнился автобусами, которые мы поставляем в рамках государственной поддержки, а именно национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Область и город попали в число лидеров в результате конкурсного отбора, первые 58 автобусов поставлены именно сюда», – цитирует **пресс-служба** правительства региона **Семенова**.

Низкопольные автобусы марки ЛиАЗ, работающие на сжатом природном газе и оборудованные системой «Антисон», тахографами, распределят на четыре магистральных маршрута. Транспорт поступил в регион на условиях лизинга.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/pervye-po-nacproektu-nizkopolnye-avtobusy-postavili-v-belgorod>

На ту же тему:

<https://mirbelogorya.ru/region-news/37-belgorod/37974-belgorodskij-avtopark-popolnili-pochti-60-novykh-avtobusov.html>

<https://belregion.ru/press/news/index.php?ID=44440>

<https://www.belpressa.ru/society/drugoe/33391.html>

<https://openbelgorod.ru/gorod/1427.html>

<https://www.belnovosti.ru/obshchestvo/2020/09/29/id89835>

<https://bel.ru/news/city/29-09-2020/belgorod-poluchil-novye-avtobusy>

<https://znamya31.ru/obshchestvo/socialnaya-sfera/13651.html>

<https://www.akm.ru/press/belgorodskaya-aglomeratsiya-poluchila-novye-sovremennye-avtobusy-blagodarya-dorozhnomu-natsproektu/>

<https://gazeta-shebekino.ru/obshestvo/socialnaya-sfera/3658.html>

<https://prohistoki.ru/obshestvo/socialnaya-sfera/3034.html>

<http://kursk.com/news/blackearth/55702.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА СЕВЕРО-ЗАПАДА; АЛЕКСЕЙ СТРИГИН; 2020.29.09; СТРАТЕГИЯ ТРАНЗИТА; ПОЛНАЯ ЗАГРУЗКА МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ СТИМУЛИРУЕТ РОСТ МИРОВОЙ ЭКОНОМИКИ

По территории нашей страны проходит порядка десятка международных транспортных коридоров (МТК), однако воспользоваться ими в полной мере, использовать их как толчок для развития того или иного региона можно далеко не всегда. К такому выводу пришли эксперты прошедшего в Петербурге XV Международного форума TRANSTEC.

Эффективности МТК сегодня мешает отсутствие единой системы управления, недостаточная проработка международных договоренностей и высокие риски для частного бизнеса, уверен директор департамента международного сотрудничества Минтранса РФ Роман Александров.

– **Необходима некая «точка сборки интересов» разных ведомств, структура, курирующая работу по утверждению и формированию транспортных коридоров, – заявил Александров. – Именно эту функцию должна взять на себя учрежденная правительством РФ Дирекция международных транспортных коридоров (ДМТК).**

По мнению эксперта, каждый маршрут потребует индивидуального подхода, однако его алгоритм будет един, ведь цель каждого МТК – объединение рынков. Чтобы добиться поставленной цели, нужно прописать логистические цепочки и конкретные трассировки, создать индивидуальный паспорт маршрута, оценить существующие линейные регулярные сервисы и грузопотоки, а также помочь бизнесу запустить логистические цепочки. Правительство РФ уже приняло постановление о субсидировании транзитных железнодорожных перевозок контейнеров по территории РФ, и теперь необходимы аналогичные инструменты по другим видам транспорта.

Это решение очень своевременно, уточняет Василий Кузнецов, эксперт замдиректора Центра экономических исследований инфраструктурных отраслей. По данным информационно-аналитического портала ERAI, в сообщении Китай – Европа – Китай в 2020 году рост контейнерных перевозок оценивался на уровне 57,6 процента по сравнению с аналогичным показателем предыдущего периода.

Все государства, занимаясь развитием подобных проектов, фокусируются в первую очередь на своих национальных интересах, предупреждает Всеволод Морозов, руководитель группы системного анализа мобильности компании SIMETRA. При обсуждении вопросов МТК в РФ не берется во внимание ряд важных аспектов, а именно: параллельно российским коридорам существуют другие, поэтому в случае значительных инвестиций в инфраструктуру страна может стать зависимой от транзита и всеми силами стараться сохранить грузопоток в ущерб прибыльности. Кроме того, все эти проекты имеют высокие риски, так как зависят от будущих политических отношений между ЕС и КНР и не имеют достаточных расчетов экономической выгоды от транзита грузов. Более важные вопросы, не имеющие сегодня ответов: какое влияние на региональную экономику окажет появление быстрой связи с мировыми центрами с намного более высокой производительностью труда? Смогут ли российские предприятия конкурировать с европейскими или китайскими, если доставка товара из ЕС и Китая будет занимать пять дней?

Все эти аспекты необходимо учитывать при разработке стратегии по развитию МТК в России. Например, в Финляндии и Швеции при разработке совместного транспортного плана региона Баренцева моря (БЕАТА) прописано все – начиная от восстановления деревообрабатывающей промышленности (за счет более простого доступа к российскому

сырью) и заканчивая строительством школ и больниц. Здесь крайне важным представляется, что все трансграничные линии с российской стороны, согласно совместному плану, в конечном счете замыкаются на двух ключевых для проекта Баренцевой зоны транспортных коридорах, поясняет Ринат Резанов, эксперт Института управления и регионального развития РАНХиГС. По сути, уже сегодня создается полноценная транспортно-логистическая архитектура импорта шведской руды через норвежский порт Нарвик в российский Мурманск, причем с использованием инструментария проекта БЕАТА.

Собственно говоря, по этим же причинам и успешен такой на самом деле условный международный коридор, как СМП, который развивается с понятной целью – вывоз сырья на экспорт, а доля международного транзита там около двух процентов, полагает Морозов.

– Таким образом, нужно все-таки концентрироваться на создании сети национальных транспортных коридоров, направленных на развитие экономики регионов страны и снижение их неравенства, и уже они при необходимости могут быть вписаны в международные коридоры, – заключает эксперт.

Сейчас же Россия, как страна-транзитер, сталкивается с дилеммой внутренней конкуренции, полагает эксперт в области ВЭД Александр Арский. Рассматривая два, например, по сути разных проекта – Серверный морской путь и автодорогу Западная Европа – Западный Китай, мы находим общее конкурентное поле перевозок товаров КНР и северных стран ЕС. Иными словами, развивая один проект, создаем внутреннюю конкуренцию в области международных транспортных коридоров. Два проекта делят грузопотоки: с одной стороны, диверсифицируя риски, а с другой – борются за клиента, исключая монополию в транзите, уверен Арский.

Кроме того, существует и неравномерность развития, напоминает Евгений Кошкарков, член генерального совета «Деловой России». Наиболее интенсивно идет развитие инфраструктуры и рост объема перевозок по широтным МТК, связывающим Восток и Запад (в том числе в рамках «Нового шелкового пути»). Только за прошлый год на российском участке объемы транзитных контейнерных перевозок выросли на треть. Причиной роста стала значительная по сравнению с морскими маршрутами временная выгода по доставке товаров, поясняет эксперт.

Росту способствовало и «увеличение нагрузки» – перевозка в обратном направлении грузов, которые в России попадают в разряд санкционных товаров (мясо и рыба из стран Европы в Китай).

Намного хуже развивается северо-южные МТК: с одной стороны, из-за недостаточной транспортной инфраструктуры на всем протяжении коридора (в особенности на его иранском участке), с другой – из-за недостатка грузов со стороны Индии.

Продолжают развиваться перевозки по СМП. Однако по итогам 2019 года объем перевозок грузов вырос в полтора раза – за счет перевозки ресурсов, а не готовой продукции, напоминает Кошкарков.

Сами участники ВЭД в своем видении использования МТК предельно конкретны. Необходимо упростить таможенные процедуры и создать комплексные логистические сервисы или единого оператора по стратегически важным маршрутам, уверен директор департамента логистики компании «Профхолод» Сергей Потапов. А кроме того, требуется совместное сквозное планирование и синхронизация движения различных видов транспорта с терминалами, пограничными пунктами, портами. Тем самым можно будет обеспечить сглаженность движения грузопотоков, минимизировать простои, уменьшить сроки доставки и себестоимость.

Кстати

Важный предмет экспорта транспортных услуг и пассажирские перевозки, напоминает Борис Рыбак, член экспертного совета при комитете Государственной Думы РФ. Если

«Аэрофлоту» удастся реализовать стратегию транзита между Юго-Восточной Азией и Европой, доходы от экспорта транспортных транзитных услуг могут составлять 30 миллиардов долларов в год, что достаточно много и может быть сопоставимо с выручкой от продажи российских полезных ископаемых.

Прямая речь

(Комментарий подготовлен газетой «Марийская правда», Йошкар-Ола, Республика Марий Эл)

– Развитие транспортных коридоров даст толчок развитию регионов, через которые или рядом с которыми они проходят. Идет ли речь о создании и развитии международных или национальных транспортных коридоров, их использование, безусловно, будет способствовать вовлечению в процесс экономических субъектов, налаживанию экспортных связей, благоприятно скажется на доступности для транспортировки товаров. Положительный эффект, кроме того, видится в дальнейшем развитии транспортной и иной региональной инфраструктуры в стране.

Безусловно, создание сети национальных транспортных коридоров, как части коридоров международных, обязательно предъявит повышенные требования ко всем элементам системы. Речь о надежности, качестве звеньев, соответствии запросу, экономической обоснованности и конкуренции. Вместе с тем осуществление такой задачи – шаг к глобальным целям, в том числе продвижению страны, регионов, российских, в том числе транспортных, компаний в международной торговле.

<https://rg.ru/2020/09/29/reg-szfo/zagruzka-mezhdunarodnyh-transportnyh-koridorov-stimuliruet-rost-ekonomiki.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.29.09; ДОРОГИ В РОССИИ ОСНАТЯТ МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫМИ СЕРВИСНЫМИ ЗОНАМИ

Вдоль дорог в России появятся многофункциональные зоны (МФЗ) с площадками для питания и отдыха, торговлей и сервисным обслуживанием, рассказал **начальник управления земельно-имущественных отношений Росавтодора Александр Соколовский**.

«По поручению министра транспорта Федеральным дорожным агентством была разработана концепция развития объектов дорожного сервиса и разработана генеральная схема. Она включает более тысячи объектов, в рамках которых возможно продвижение, развитие территорий и привлечение инвесторов», – сказал Соколовский в ходе заседания за круглым столом в Торгово-промышленной палате России.

Такие зоны могут включать мотели и детские площадки, ярмарки местных товаров, сувенирные магазины, здесь даже могут разместиться федеральные торговые сети. В итоге подобные сервисные зоны не только поддержат автотуризм, но и станут точками развития прилегающих территорий.

На фоне пандемии популярность путешествий на личном автомобиле выросла, автотуризм может стать приоритетным направлением. Но страна к этому тренду пока оказалась не готова, констатировала вице-президент Общенационального союза индустрии гостеприимства Наталья Осипова. Препятствием для комфортных поездок на автомобиле становится даже не отсутствие дорог, а именно неразвитость придорожной инфраструктуры.

Сейчас вдоль федеральных трасс в России действует около 14 тысяч объектов дорожного сервиса, как правило, это только автозаправочные станции, пункты питания и торговли. Но часто они размещаются в хаотичном порядке, местами есть перенасыщенность дорог такими объектами, а в других случаях, наоборот, часть дорог совсем ими не обеспечена, признают в **Росавтодоре**.

Чтобы исправить ситуацию, создание придорожных сервисов планируется ввести в организованное русло. На каких-то дорогах предполагается построить новые зоны сервисного обслуживания. Участки, которые недостаточно обеспечены дорожным сервисом, необходимо определить с помощью регионов. Такие проекты могут быть реализованы на основе государственно-частного партнерства или с условием льготного выделения земельных участков инвесторам, которые смогут создать качественный и комплексный сервис, отметил Соколовский. Например, сейчас прорабатывается вопрос размещения дополнительных объектов в Карелии.

На других трассах объекты придорожной инфраструктуры будут переводиться в «кластерный режим для доведения их до многофункциональных зон», – сказал представитель **Росавтодора**. То есть обычные автозаправочные станции дополняют магазинами, кафе, зонами отдыха, детскими площадками.

Кроме того, предстоит поработать и с законодательством. В существующей нормативной базе развития придорожного сервиса много пробелов, указал Соколовский. Например, отсутствуют как само понятие многофункциональной зоны, так и стандарты качества услуг дорожного сервиса, не урегулировано примыкание местных дорог к основной трассе. Для устранения пробелов **Минтранс** и **Росавтодор** уже подготовили несколько редакций внесения изменений в закон об автомобильных дорогах. В **Росавтодоре** считают, что планы по развитию объектов придорожного сервиса стоит включить в **нацпроект** по туризму, который сейчас разрабатывает Ростуризм.

К новой стратегии развития трасс перешла и госкомпания «Автодор». Об этом заявила генеральный директор компании «Автодор – Девелопмент» Анастасия Козлова. Вдоль дорог уже строятся многофункциональные сервисные площадки, которые ориентированы не только на обслуживание транспортного потока, но и на развитие территории. В итоге скоростная дорога становится точкой «раздачи инноваций в регионе», чтобы местные жители также могли получать современные услуги, отметила она.

«Сами дорожники не решат вопрос развития туризма. Нужна общая площадка с участием **Минтранса**, **Росавтодора**, Ростуризма, регионов и инвесторов», – заметил Соколовский.

<https://rg.ru/2020/09/29/dorogi-v-rossii-osnastiat-mnogofunkcionalnymi-servisnymi-zonami.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.29.09; ИМ СВЕРХУ ВИДНЕЕ; ДТП И ДРУГИЕ ИНЦИДЕНТЫ НА ПЛАТНЫХ ТРАССАХ БУДУТ ВЫЯВЛЯТЬ БЕСПИЛОТНИКИ

Беспилотные летательные аппараты начнут в постоянном режиме патрулировать трассу М-4 «Дон» в следующем году, рассказали в госкомпании «Автодор». Это поможет как можно быстрее выявлять дорожные инциденты и реагировать на них. В течение «Проект стартовал в конце 2018 года, была разработана уникальная методика распознавания инцидентов», – рассказал **зампред правления «Автодора» Игорь Козубенко**.

Пока технологию отработывают на одном из участков трассы «Дон» – над ним парит летательный аппарат, похожий на маленький самолет. В рамках эксперимента он совершает три вылета в неделю по три часа. За время полета беспилотник преодолевает более 200 км над трассой в обе стороны. Есть также запасные беспилотники. Это полностью российская разработка.

Модуль на борту беспилотника получает поток видео с камеры и делит его на кадры. Дальше кадры передаются в нейросеть, а она обучена искать автомобили в кадре и выделять их, поясняет представитель компании «Павлин Техно» (разработчика нейросети) Константин Глебов. Программа анализирует, движется ли автомобиль или стоит на месте. Если машина остановилась на проезжей части, данные передаются оператору, а тот принимает решение, как реагировать.

В сутки беспилотник даже в экспериментальном режиме выявляет около 500 различных инцидентов. Если случается авария, на место по вызову оператора выезжают аварийные комиссары «Автодора», кареты «скорой помощи», сотрудники ГИБДД. Но чаще всего происходят мелкие неприятности – поломка, закончился бензин. В этих случаях помогают аварийные комиссары. Главное – как можно быстрее убрать автомобиль со скоростной трассы, пока не произошло столкновение.

Большинство из тех инцидентов, о которых нейросеть сообщает оператору, происшествиями не являются, говорят представители «Автодора». Система пока только учится отделять настоящие инциденты от обычных остановок машин на парковках, в карманах. Чтобы повысить точность распознавания, нужно полностью оцифровать границы трассы. Тогда сеть будет определять автомобили, стоящие на проезжей части, независимо от времени года, освещенности, погоды. На обучение системы специалисты отводят полгода. После этого нейросеть сможет сама выделять настоящие инциденты.

<https://rg.ru/2020/09/28/kak-bespilotniki-budut-vyjavliat-dtp.html>

ИЗВЕСТИЯ; ЮЛИЯ РОМАНОВА; 2020.30.09; ЭФФЕКТ «ПЛАТОНА»: ДАЛЬНОБОЙЩИКАМ НУЖНО БОЛЬШЕ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ДОРОГ; ГРУЗОПЕРЕВОЗЧИКИ ПРЕДЛОЖИЛИ МИНТРАНСУ АКТИВНЕЕ ПЕРЕДАВАТЬ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ТРАССЫ В СОБСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВА

Протяженность федеральных трасс в ближайшие пять лет вырастет более чем на треть. К существующей сети длиной более 50 тыс. км прибавится около 20 тыс. км дорог. Грузоперевозчики отмечают, что качество и содержание магистралей после перевода в федеральную собственность становятся заметно лучше, в том числе за счет средств от государственной системы «Платон». Эксперты и логистические компании предлагают расширить список передаваемых «регионалок» наиболее востребованными для грузовых перевозок дорогами, которые связывают логистические и распределительные центры. По их мнению, это позитивно скажется на скорости доставки товаров и продуктов, снизит расходы на ремонт грузовиков и повысит безопасность дорожного движения. Такое обращение в **Минтранс России** уже подготовил Межотраслевой экспертный совет по развитию грузовой автомобильной и дорожной отрасли (МОЭС), рассказал «Известиям» председатель объединения Борис Рыбак.

Очевидная причина

Грузоперевозчики поддерживают планы правительства по переводу порядка 20 тыс. км из региональных в федеральные дороги.

– Самая очевидная причина в том, что за изменением статуса следует постепенное улучшение состояния автотрасс, – пояснил председатель МОЭС Борис Рыбак. – Этот вывод мы сделали на основе опыта, и ранее практически «убитые» региональные трассы передавались в федеральную собственность, после чего были быстрее отремонтированы и на их содержание тратится больше средств. Это связано в том числе с финансированием их ремонта и расширения за счет средств дорожного фонда, которые владельцы грузовиков вносят через госсистему «Платон».

По его словам, перевозчики предлагают включить в федеральные дороги еще больше региональных, которые связывают логистические центры и от состояния которых зависит скорость доставки продуктов и товаров первой необходимости.

МОЭС подготовил соответствующее обращение в **Минтранс России** на основе аналитического доклада экспертов Научно-исследовательского института автомобильного транспорта (НИИАТ), представителей крупнейших логистических компаний и Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП).

О необходимости уделять особое внимание трассам, которые передаются из региональной в федеральную собственность, ранее «Известиям» говорил и **управляющий директор группы компаний «Совтрансавто» Владимир Тян.**

– Они десятилетиями не получали должного финансирования, и многие находятся в плачевном состоянии, – отмечал он. – При этом это важные трассы, связывающие региональные центры. Для ретейла, например, от нормативного содержания этих дорог зависит скорость доставки товаров первой необходимости. Их быстрое восстановление позволит перераспределить потоки и частично разгрузить существующие федеральные дороги.

Национальный союз экспертов в сфере транспорта и логистики (СЭЛ) также предложил провести дополнительную оценку состояния региональных дорог с привлечением крупнейших транспортных и логистических компаний.

– Целесообразно при участии бизнеса определить наиболее востребованные с точки зрения логистики и экономики транспортно-логистические и распределительные центры и состояние подъездных путей к ним, – пояснила исполнительный директор СЭЛ Ольга Федоткина. – Чаще всего это именно региональные трассы, которые сейчас недофинансируются и требуют улучшения содержания и ремонта. Приведение в порядок таких трасс положительно повлияло бы и на скорость доставки, и на снижение расходов на ремонт транспортных средств, и, самое главное, на безопасность дорожного движения. Именно такие дороги в первую очередь необходимо передавать в федеральную собственность.

Результат в первую очередь

В плане увеличения охвата дорог российский «Платон» повторяет судьбу немецкого родоначальника систем взимания платы с грузовиков «Толл Коллект». Она начала работать в Германии в 2005 году на 15 тыс. км автомагистралей, а в 2018 году распространилась на трассы общей протяженностью 52 тыс. км, став самой большой в мире и обогнав в этом показателе «Платон». Эксперты отмечают, что расширение подобных систем положительно сказывается на увеличении количества отремонтированных дорог и не влияет на цены перевозимой продукции.

По расчетам члена МОЭС, заведующего отделом управления перевозками грузов автомобильным транспортом НИИ автомобильного транспорта Ивана Батищева, влияние платы за федеральные дороги по системе «Платон» на конечную стоимость основных видов промышленной и продовольственной продукции выражается в сотых долях процента (максимальное увеличение – на 0,03–0,05%), а для дорогостоящих товаров – тысячные доли процента. Расчеты касаются только продукции, перевозимой автомобилями по федеральным дорогам, протяженность которых составляет 5% от всех дорог в стране.

«Системы компенсации ущерба автодорожной сети от проезда большегрузов применяются практически во всех европейских государствах и многих других странах мира, что способствует обеспечению сохранности автодорожной сети, мостовых сооружений и инфраструктуры», – отмечается в докладе МОЭС.

При этом перевозчики настаивают на продолжении усиления контроля за нарушителями, которые не вносят плату за федеральные дороги.

– Совершенствование госсистемы «Платон» – важный элемент развития дорожной сети и всего рынка. Честным перевозчикам необходимы справедливость и равные условия. Мы видим положительные результаты работы **Росавтодора**, **Ространснадзора** и оператора «Платона» после создания единого центра автоматической фиксации нарушений. Они перед нами регулярно отчитываются. Но эта работа должна максимально усиливаться, чтобы рынок и дальше обелялся, что выгодно всем законопослушным предпринимателям, – заключил Борис Рыбак.

Генеральный директор компании – оператора госсистемы «Платон» «РТ-Инвест Транспортные системы» (РТТС) Антон Замков в интервью «Известиям» отмечал, что в ближайшие несколько лет контрольная инфраструктура системы должна пополниться 30 автомобилями и 155 дополнительными рамными конструкциями, круглосуточно

фиксирующими проезд грузовиков с помощью специальных сканеров и камер, выявляющих перевозчиков-нарушителей.

– Помимо этого мы разработали и успешно протестировали новое решение для машин контроля. Их сканеры и камеры фотофиксации позволяют одновременно выявлять нарушителей в обоих направлениях движения, захватывать потоки с большим количеством полос. Такая технология отвечает запросам грузоперевозчиков, которые требуют усилить контроль за нарушителями, закрывающими номера грузовиков, – пояснил Замков.

Обратная связь

По данным **пресс-службы** «Платона», на сегодня в госсистеме зарегистрировано почти 1,4 млн грузовиков, из которых свыше 320 тыс. принадлежат иностранным перевозчикам. В дорожный фонд владельцы большегрузов перечислили 120 млрд рублей. Эти средства позволят до 2022 года построить и отремонтировать более 130 мостов и 3,5 тыс. км дорог. На днях на федеральной трассе Р-22 «Каспий» завершился капитальный ремонт путепровода через реку Лапоток в Рязанской области, ставшего частью мостов «Платона». Ранее на этой же автодороге восстановили мост через реку Хупта. В середине сентября, как сообщает **Росавтодор**, был открыт после капремонта мост в Волгоградской области на трассе Р-228 Сызрань – Саратов – Волгоград. Средства от «Платона» позволили завершить эти работы с опережением графика.

Грузоперевозчики сами выбирают, какие дороги необходимо отремонтировать по платоновской программе. Уже более 5 тыс. владельцев грузовиков проголосовали на сайте проекта «Дорожная инспекция ОНФ/Карта убитых дорог».

– Такая обратная связь обеспечивает их личное участие в распределении средств от системы «Платон» на ремонт автотрасс. Кстати, владельцы грузовиков отмечают не только федеральные дороги, но и, например, проезды к дому или стоянке. И это несмотря на то, что сами перевозчики указывают: средства от «Платона» должны идти исключительно на федеральные трассы, за которые они вносят покилометровую плату, – рассказал **координатор проекта, депутат Госдумы РФ Александр Васильев**.

– Мы видим улучшение качества трасс, попавших в более ранние проекты, – отмечали ранее в **пресс-службе** одной из крупнейших российских логистических компаний «Деловые линии». – Если сбор обратной связи о повреждениях дорог и мостов через профильные порталы позволяет оперативнее определить препятствия для качественной работы транспортной компании, то это хорошая практика.

Представитель «Деловых линий» подчеркивал, что для грузоперевозчиков в первую очередь важен результат работы уплаченных в систему средств, а им как раз является улучшение дорожной инфраструктуры.

Координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов отметил, что было бы интересно, чтобы средства от «Платона» выделили исключительно на одну-две федеральные трассы, которые на сегодня сильнее отстают от нормативного содержания или на которые больше жалоб от автомобилистов и перевозчиков.

– Чтобы эти дороги полностью ремонтировались, увеличивалось количество полос, стоянок для фур. И далее постепенно платоновские допсредства шли бы на другие трассы целиком. Это показательнее, да и перевозчики смогли бы на конкретных примерах оценить результаты работы системы, – считает он. – Здесь можно было бы использовать специальные датчики, измеряющие вибрацию машины для оценки качества полотна. На основе этого можно было бы создать интерактивную карту состояния дорог, чтобы как минимум раз в год по трассам проезжали спецавтомобили и обновляли статистику. Это как «гугломобили» с фотокамерами для обновления панорам улиц, только с устройствами для анализа дорожного полотна.

<https://iz.ru/1066934/iuliia-romanova/effekt-platona-dalnoboishchikam-nuzhno-bolshe-federalnykh-dorog>

ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2020.30.09; ПОЕДУТ ПО КАРТАМ: У ВОДИТЕЛЕЙ ПОТРЕБУЮТ ДОКАЗАТЕЛЬСТВА ТЕХОСМОТРА; ЛЬГОТНЫЙ ПЕРИОД В ОФОРМЛЕНИИ ТЕХОСМОТРА, ВЫЗВАННЫЙ КАРАНТИННЫМИ ОГРАНИЧЕНИЯМИ, ЗАКАНЧИВАЕТСЯ

С 1 октября автовладельцы не смогут купить ОСАГО без предъявления диагностической карты. Тем, кто оформил полис ранее, нужно будет пройти техосмотр до конца октября. Что грозит тем, кто не пройдет ТО вовремя, и как сообщить о факте прохождения страховщику, разбирались «Известия».

Льготный период покупки полисов ОСАГО действовал в период с 1 марта по 30 сентября 2020 года включительно. Из-за коронавирусных ограничений операторы ТО были закрыты и автовладельцам разрешили не оформлять диагностическую карту.

За ДТП заплатит виновник

Тем, кто купил полис в этот период и еще не успел пройти техосмотр, предстоит это сделать до 31 октября. Иначе страховщик имеет право предъявить ему регрессные требования, то есть потребовать компенсировать вред, причиненный в ДТП.

«В случае возникновения страхового события после 31 октября у страховщика появляется право предъявить регресс. То есть страховая вначале делает выплату пострадавшему, а потом возьмет деньги с виновника ДТП», – заявил заместитель исполнительного директора Российского союза автостраховщиков (РСА) Сергей Ефремов. Он допустил, что если автомобилист не предоставит подтверждение прохождения ТО и не попадет в аварию, то никаких проблем не возникнет.

Рекомендовано, но не обязательно

Одного прохождения техосмотра мало, необходимо еще известить страховщика о том, что факт имел место. В Минфине ранее рекомендовали страховым компаниям самостоятельно установить владельцев с оформленным без диагностической карты ОСАГО и напомнить им об этой обязанности.

«Страховым организациям, имеющим действующие на настоящий момент договоры ОСАГО, по которым страхователем не представлены диагностическая карта либо свидетельство о прохождении технического осмотра при заключении договора ОСАГО до настоящего времени, а также страховым агентам и страховым брокерам, участвовавшим в заключении указанных договоров, уведомить страхователя о необходимости представления данных документов в сроки, предусмотренные ч. 5 с. 3 Федерального закона № 161-ФЗ», – написали в пресс-релизе ведомства. Между тем все эти действия носят рекомендательный характер, а потому нет смысла требовать такого подхода от страховых.

«К сожалению, закон техническую сторону вопроса не указал»

Таким образом, автовладельцу лучше самому известить страховую о факте прохождения техосмотра. «Известия» ранее писали, что способ, как именно это сделать, не был определен. Нет ясности и сейчас.

«К сожалению, закон техническую сторону вопроса не указал. Поэтому для каких-то страховых, возможно, будет достаточно звонка или фото. А в какие-то придется ехать в офис с оригиналом документа», – прокомментировал ситуацию Сергей Ефремов.

В **пресс-службе** «АльфаСтрахования» рассказали, что завели специальную форму на сайте, с помощью которой можно отчитаться о пройденном ТО. Автовладельцу необходимо будет предоставить фото диагностической карты.

«Важно учесть форму отправляемого оповещения, чтобы у страховой компании была возможность проверить факт и дату прохождения технического осмотра. Рекомендуется высылать на электронный адрес страховой компании коды диагностической карты и обязательно уточнить получение информации адресатом», – посоветовал директор департамента финансовых услуг ГК «АвтоСпецЦентр» Дмитрий Мольков.

В базе не значится

Известить страховую самостоятельно стоит и потому, что иногда данных о пройденном техосмотре может не оказаться в базе ЕАИС ТО.

«Банк России рекомендовал страховщикам при рассмотрении вопроса о предъявлении регрессных требований после отмены ограничительных мер руководствоваться информацией, содержащейся в автоматизированной информационной системе техосмотра, а при наличии документального подтверждения прохождения технического осмотра, поступившего от страхователя, – также представленными страхователем сведениями, – разъяснили «Известиям» в **пресс-службе ЦБ**. То есть достаточно будет предъявить бумажную карту, даже если записи о техосмотре нет в базе.

«Диагностическая карта является документом строгой отчетности и хранится в трех местах: у автовладельца, у оператора и в базе ЕАИСТО», – рассказал председатель правления Союза операторов техосмотра Максим Бурдюгов.

Если автовладелец при оформлении ОСАГО предоставил карту, сведений о которой нет в базе, страховая не откажет в полисе.

«Даже если бумажная карта есть, а записи в ЕАИСТО нет, страховщик всё равно бумажную карту должен принять. Подлинность ТО будет на совести страхователя», – пояснил Сергей Ефремов. Однако последствия ложатся на плечи страхователя.

Нет аккредитации – тюрьма

Перед оформлением техосмотра нужно внимательно проверять, есть ли у выбранного оператора ТО действующая аккредитация.

«На сайте РСА есть реестр операторов техосмотра с указанием статуса аккредитации: действующая она, приостановлена или отозвана. Если же все-таки произошел обман автовладельца, он может обратиться в полицию. А страховщик в этом случае опирается на закон 161: нет ТО, значит можно предъявить регресс», – рассказал Сергей Ефремов.

В МВД, в свою очередь, предупредили, что сознательное обращение автовладельцев к компаниям, проводящим техосмотр без аккредитации, влечет за собой уголовную ответственность – ограничение или лишение свободы на срок до одного года либо принудительные работы. Представитель **пресс-службы** ведомства уточнил ТАСС, что речь идет о ч. 3 ст. 327 УК («Приобретение, хранение, перевозка в целях использования или сбыта либо использование заведомо поддельных паспорта гражданина, удостоверения или иного официального документа, предоставляющего права или освобождающего от обязанностей, штампов, печатей или бланков»).

Для недобросовестных компаний, торгующих диагностическими картами без фактического прохождения техосмотра, наказание ужесточили. Во-первых, штраф увеличился до 300 тыс. рублей. Во-вторых, для таких бизнесменов уже введена уголовная ответственность – арест до полугода или 480 часов обязательных работ.

Сфотографируют и подпишут

Это не все нововведения, которые ждут систему техосмотра. С 21 марта следующего года вступают в силу новые правила прохождения техосмотра с фотофиксацией. Нововведения приняты для того, чтобы прекратить практику массового оформления диагностических карт без реального проведения ТО.

Оформленные диагностические карты будут храниться в базе ЕАИС ТО не менее пяти лет. В течение этого срока данные невозможно будет уничтожить или изъять. К базе также не будет реализован доступ посредством электронной подписи.

«То есть каждая карта будет подписываться техническим экспертом. Благодаря этому будет уже понятно, когда карта выдана, кем выдана и действительно ли она выдана», – рассказал Максим Бурдюгов.

<https://iz.ru/1067143/anastasiia-pisareva/poedut-po-kartam-u-voditelei-potrebuiut-dokazatelstva-tekhosmotra>

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ; 2020.30.09; ТАКСИСТЫ ПРИТОРМОЗИЛИ У ГОСДУМЫ; АГРЕГАТОРЫ ПРОСЯТ СКОРРЕКТИРОВАТЬ ОТРАСЛЕВОЙ ЗАКОНОПРОЕКТ

Крупнейшие агрегаторы такси направили в Госдуму поправки к законопроекту о регулировании рынка, который уже полтора года дожидается второго чтения. Они готовы взять на себя субсидиарную ответственность в случае ДТП, но не согласны на обязательную установку таксометров, которая обойдется отрасли в 100 млрд руб. Большинство разногласий с рынком по поводу документа уже устранено, настаивают в Госдуме.

Агрегаторы такси направили в комитет по транспорту Госдумы поправки к законопроекту о такси, который был принят в первом чтении в декабре 2018 года и готовится к рассмотрению – во втором. “Ъ” ознакомился с документом, его отправку подтвердили в «Яндекс.Такси», «Ситимобиле», Gett и ГК «Везет». Предложения сформировала рабочая группа при Российском союзе промышленников и предпринимателей (РСПП), в нее вошли представители агрегаторов и деловых объединений.

Агрегаторы хотят уточнить свои зоны ответственности. Предполагается, что они готовы нести ее в случае ДТП и выплачивать до 2 млн руб. (все крупные агрегаторы уже добровольно страхуют пассажиров на ту же сумму). Служба заказа такси также несет ответственность за передачу заказа лицу без водительского удостоверения, но только в случае технической возможности проверки информации онлайн, указано в поправках агрегаторов.

Агрегаторы выступили против установки таксометров в автомобилях, поскольку, по их подсчетам, это обойдется в 100 млрд руб. Взамен они предлагают закрепить в законе возможность использования в качестве таксометров приложений, в которые уже встроена такая механика.

Кроме того, участники рынка выступают против регулирования тарифов такси на уровне регионов, так как это «противоречит принципам конкурентного рынка».

Ключевым же для них стал вопрос легализации работы самозанятых таксистов. Сейчас, по данным агрегаторов, уже 170 тыс. самозанятых в России работают в этой индустрии. Но, чтобы получить разрешение на таксомоторные перевозки, самозанятый должен оформить статус ИП или арендовать автомобиль с таким разрешением. Агрегаторы настаивают, что самозанятые тоже должны иметь возможность получать это разрешение. «Масштабирование модели самозанятых может привести к дополнительным налоговым поступлениям до 15 млрд руб. в год», – обещают компании.

Это не первая попытка агрегаторов такси продать свою позицию в Госдуме, депутаты которой, напротив, предлагали ввести жесткую ответственность для участников рынка и усилить требования к водителям. Ранее агрегаторы поддержали альтернативный законопроект группы сенаторов, но в феврале он был снят с рассмотрения профильным комитетом Госдумы. До этого субсидиарную ответственность предлагали закрепить в законе депутаты Курганской облдумы, те поправки разработал сервис «Максим» (см. “Ъ” от 15 февраля 2019 года). Сейчас же с привлечением РСПП и других бизнес-объединений наблюдается «беспрецедентная лоббистская кампания», считает руководитель центра компетенций Общественного института развития такси Станислав Швагерус.

Позиция агрегаторов обсуждалась на совещании 25 сентября, по большинству вопросов достигнуто взаимопонимание, заявил “Ъ” первый зампред комитета по транспорту Виталий Ефимов. Но, по его словам, есть и «болевые точки», такие как выделение регионами квот на количество машин в каждой службе такси.

Агрегаторы против: для них чем больше машин, тем лучше. Но за то, чтобы дороги не были забиты, отвечает глава региона», – говорит господин Ефимов.

Законопроект, по его словам, будет доработан на этой неделе. В частности, **премьер-министр Михаил Мишустин** через Минэкономики, которое участвует в разработке, поручил проработать вопрос о самозанятых, пояснил депутат.

Все инициативы, которые выдвигают агрегаторы, не учитывают интересов других участников рынка, например перевозчиков и водителей, уверен Станислав Швагерус. «О каком сбалансированном решении тут можно говорить, когда нет состязательности в экспертном анализе?» – говорит он. По его словам, по ряду инициатив агрегаторы выступают за уменьшение полномочий государства, но «вряд ли оно пошло бы навстречу в плане ограничений собственных полномочий».

<https://www.kommersant.ru/doc/4511205>

РБК; АНАСТАСИЯ СКРЫННИКОВА; 2020.30.09; АГРЕГАТОРЫ ТАКСИ ПРЕДЛОЖИЛИ ПЕРЕЛОЖИТЬ НА НИХ ЧАСТЬ РАСХОДОВ ЗА ДТП

Агрегаторы такси готовы выплачивать до 2 млн пострадавшим в ДТП, если перевозчик не сможет компенсировать вред. Инициатива – компромисс с учетом ранее внесенного в Госдуму проекта, вводящего для них более жесткую ответственность

Агрегаторы такси готовы разделить материальную ответственность за ДТП, если заказ был принят через них, а за рулем легкового такси был самозанятый гражданин или индивидуальный предприниматель. Это следует из поправок к законопроекту о такси, подготовленных «Яндекс.Такси», «Ситимобилом», Gett и группой «Везет» и направленных в комитет Госдумы по транспорту и строительству. РБК ознакомился с копией документа, его подлинность подтвердили представители «Ситимобила» и «Яндекс.Такси».

Почему компании готовы взять на себя дополнительную ответственность, разобрался РБК.

Какой закон о такси обсуждается в Госдуме

Законопроект «О государственном регулировании отношений в области организации и осуществления деятельности по перевозке легковым такси и деятельности служб заказа легкового такси...» был внесен в Госдуму еще в 2015 году председателем комитета по транспорту и строительству Евгением Москвичевым и его первым заместителем Виталий Ефимовым. Он предлагает обязать такси иметь «шашечки» и оранжевый фонарь, а водителей – проходить предрейсовый медосмотр; агрегаторам предлагается запретить выдавать заказы таксистам, не имеющим разрешения. В 2018 году проект прошел первое чтение, а в 2019 году была подготовлена редакция ко второму чтению, которая вызвала резкую критику Государственно-правового управления (ГПУ) администрации президента и представителей крупных агрегаторов. Среди новых требований было, что службы заказа такси должны быть только российским юрлицом с российским капиталом и не могут быть филиалом какой-то иностранной компании; запрет на работу в такси для иностранцев; тарифы на перевозки должны утверждаться компаниями в соответствии с методикой, которую разработает **Минтранс**.

При этом в последней публичной версии законопроекта ответственность за вред, причиненный при перевозке легковым такси жизни, здоровью пассажира, его багажу, ручной клади, в соответствии с гражданским законодательством должен нести водитель.

Что предложили агрегаторы

В подготовленных поправках агрегаторы предложили возмещать ущерб жизни, здоровью, багажу, ручной клади каждого пассажира в размере до 2 млн руб. на один случай причинения вреда. Возмещение может осуществляться с использованием механизма добровольного страхования рисков своей ответственности или добровольного страхования рисков причинения вреда. При этом агрегаторы готовы нести субсидиарную ответственность наряду с перевозчиками, которые являются самозанятыми или индивидуальными предпринимателями. Это значит, что служба заказа такси будет нести

материальную ответственность, только если перевозчик не сможет компенсировать причиненный пассажиру вред в полном объеме, объясняет юрист Forward Legal Станислав Бородаев.

Как пояснили представители агрегаторов, в законодательстве сейчас не установлена ответственность служб заказа такси, но «добросовестные агрегаторы добровольно ввели страхование каждой поездки». Они считают «важным распространить эту практику повсеместно, закрепив в отраслевом законодательстве субсидиарную ответственность в случае ДТП». Таким образом, платформы будут обязаны нести материальную ответственность, если заказ выполняется самозанятым водителем или водителем, зарегистрированным в качестве ИП, пояснили представители «Ситимобила», «Везет», Gett и «Яндекс.Такси».

Сейчас, согласно закону «Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси...», агрегаторы такси несут субсидиарную ответственность за ДТП, только если на момент происшествия водитель такси не имел разрешения на таксомоторные перевозки.

В декабре 2019 года члены Совета Федерации Андрей Турчак и Людмила Бокова внесли в Госдуму еще один законопроект о регулировании такси. В нем предлагалось разрешить такую деятельность для самозанятых, но одновременно предлагалось дать властям регионов устанавливать максимальное количество легковых такси, а также вводился запрет на управление легковым такси на основании иностранных или международных водительских удостоверений и др. Кроме того, предлагалось установить для агрегаторов солидарную ответственность за ДТП. Такая формулировка означала, что пассажир вправе предъявить требование сразу к службе заказа такси, минуя перевозчика, объясняет Бородаев. Представители агрегаторов были недовольны таким предложением. «Как бы депутаты ни хотели, мы не являемся перевозчиком ни юридически, ни фактически, поэтому не можем нести ответственность в той части, в которой не ведем деятельность», – рассказал РБК собеседник в одной из компаний – агрегаторов такси. Этот законопроект пока не был представлен к первому чтению.

«Безусловно, субсидиарная ответственность выглядит предпочтительнее для агрегаторов, поскольку служба заказа такси будет отвечать за вред, причиненный жизни и здоровью пассажира, а также его имуществу только в части, которую не погасил перевозчик. Законопроект фактически перекладывает на компании – агрегаторы такси роль по упорядочиванию рынка перевозок», – говорит юрист. Бородаев также предполагает, что, если законопроект будет принят, это приведет к удорожанию стоимости поездок, поскольку компании-агрегаторы должны будут создать соответствующую инфраструктуру и будут нести расходы по страхованию своей ответственности.

Депутат Вячеслав Лысаков, который принимал участие в разработке законопроекта, сообщил РБК, что, по его мнению, в проект не нужно вносить поправки, его следует отозвать. «Нужно забыть про этот законопроект, он безвозвратно испорчен, и перейти к законопроекту Совета Федерации», – сказал Лысаков.

РБК направил запрос в комитет по транспорту при Госдуме.

Включить в законопроект возможность работы в такси для самозанятых водителей (сейчас получить разрешение на осуществление таксомоторных перевозок могут только ИП), а также зафиксировать для них правила аренды транспортных средств.

Исключить государственное регулирование цен на поездки, так как это является вмешательством в механизм рыночного ценообразования, которое затормозит легализацию рынка и рост доступности такси для пассажиров. Кроме того, эта норма может привести к сговорам перевозчиков в отдельных регионах, что негативно скажется на развитии региональных рынков, считают агрегаторы. Искусственное ограничение количества легковых такси также крайне негативно скажется на развитии отрасли, снизит доступность услуг для пассажиров, а качество и безопасность самих поездок при этом снизятся, уверены игроки рынка.

Вместо обязательной установки тахографов в автомобили такси рабочая группа предложила закрепить возможность использования современного программного обеспечения, которое позволяет получать всю необходимую информацию о состоянии автомобиля и водителя в режиме реального времени.

https://www.rbc.ru/technology_and_media/30/09/2020/5f7336bf9a7947ef128d355d?from=from_main_13

ИЗВЕСТИЯ; ВАЛЕРИЙ ВОРОНОВ; 2020.30.09; НЕДОЛИТЬ ШТРАФНУЮ: БИЗНЕС ВИДИТ РИСК ЗАКРЫТИЯ ТРЕТИ АЗС В РОССИИ; ВЛАДЕЛЬЦАМ ТЫСЯЧ НЕБОЛЬШИХ ЗАПРАВОК НОВЫЙ ГОСТ МОЖЕТ ОКАЗАТЬСЯ НЕ ПО КАРМАНУ

Уже в 2020 году треть российских заправок может закрыться. Такой прогноз «Известиям» представили в Независимом топливном союзе (НТС). С 1 октября вступает в силу новый национальный стандарт (ГОСТ Р 58927-2020), согласно которому топливораздаточные колонки (ТРК) необходимо оснащать новым программным обеспечением, отслеживающим недолив топлива. Однако этому стандарту смогут соответствовать далеко не все, и, несмотря на рекомендательный характер ГОСТа, представители бизнеса опасаются штрафов. До сих пор ни одна АЗС в России не установила соответствующее ПО, отметили в Российском топливном союзе (РТС). Владельцам небольших заправок это и вовсе будет не по карману, говорят в НТС. При этом эксперты считают, что вводимая норма упростит операционную работу добросовестным участникам рынка, а оснащение АЗС не станет большой проблемой.

Добровольно-принудительно

С 1 октября 2020-го вступает в силу национальный стандарт (ГОСТ Р 58927-2020). В нем содержатся новые рекомендации по оснащению АЗС и устанавливаются более жесткие требования точности отпуска топлива.

Документ предусматривает перечень требований к ТРК и обязывает заправки иметь в распоряжении работающее оборудование с контролем количества заливаемого топлива. Колонки должны быть оснащены программным обеспечением (ПО) с защитой от несанкционированного доступа, а также замен узлов, не предусмотренных ее изготовителем.

Ужесточается и требование к точности отпуска топлива. Ранее этот показатель был равен 0,5 мл на литр (из них 0,25 мл на литр с учетом температур). Теперь же оно составит 0,25 мл на литр без учета температур. Без нового оборудования АЗС не смогут соответствовать таким требованиям, говорят эксперты.

По словам главы РТС Евгения Аркуши, в России ни на одной из АЗС колонок с новым ПО пока не установлено. Заставлять это делать никто не будет, так как ГОСТ носит рекомендательный характер, добавил он. И даже если стандарт сделают обязательным, он будет относиться к производителям, а не к тем, кто эти колонки эксплуатирует.

Впрочем, вице-президент НТС Дмитрий Гусев считает, что рекомендательный характер ГОСТа не избавит от ответственности, так как сегодня в рамках действующего КоАП для АЗС за нарушение точности отпуска топлива предусмотрены штрафы. Для должностных лиц они варьируются от 20 тыс. до 50 тыс. рублей, для юридических — от 50 тыс. до 100 тыс. рублей. При этом Росстандарт рассматривает возможность значительно их увеличить, подняв до 1% от годовой выручки.

– Росстандарт уже разослал владельцам АЗС письма с требованием соблюдать новый ГОСТ. Но ведомство не разъяснило, какие у бизнеса сроки на переоборудование и какие могут быть штрафные санкции за его несоблюдение, – добавил он.

По словам Дмитрия Гусева, в России из 23 тыс. АЗС большая часть (около 60%) – это независимые. И многим будет не по карману обновление оборудования.

– Согласно ГОСТу, необязательно покупать новые колонки, их можно обновить, что сэкономит затраты. Но среди независимых АЗС есть около 8 тыс. небольших, у которых оборудование слишком старое, его придется полностью менять, а это большие затраты, – объяснил он.

С другой стороны, заводы изготавливают новые колонки в течение полугода. И если заказать их прямо сейчас, заправки не получат нового оборудования даже к началу 2021-го. Дмитрий Гусев отметил, что если в среднем на каждой АЗС имеется по шесть колонок, то в сумме на все российские заправки потребуется около 138 тыс. ТРК.

– По нашим данным, производители не смогут обеспечить достаточное количество оборудования. В итоге предприниматели окажутся в ситуации, когда неясно, где его брать и сколько на это есть времени. При этом периодически ужесточаются штрафы против АЗС. В этой ситуации есть риски, что треть российских заправок уже в 2020 году закроется, – заключил представитель НТС.

Как обстоит ситуация у крупных нефтяных компаний, пока неизвестно. «Известия» направили запросы в «Роснефть», «Лукойл», «Башнефть» и «Татнефть».

Повод для штрафа

Генеральный директор ООО «ЭдАн Инжиниринг», владелец торговой марки оборудования для АЗС НАРА Эдуард Анимаев подтвердил «Известиям», что собственникам заправок придется провести существенные технические работы.

– Для соответствия новому ГОСТу на АЗС необходимо будет поменять все ТРК. При стоимости одной колонки на четыре вида топлива от 500 тыс. до 1,5 млн рублей (а на АЗС их стоит от четырех до восьми штук) это удовольствие вместе с оплатой работы может обойтись в 4–12 млн рублей, – отметил он.

Эдуард Анимаев добавил, что без замены ТРК заправки не смогут соответствовать новому ГОСТу.

По словам владельца АЗС в Нижегородской области Александра Вахрушина, для небольших заправок подобные затраты очень существенны.

– Выручка небольших АЗС в месяц составляет примерно 2,5 млн рублей, для малых предпринимателей закупить новые колонки будет проблематично, – пояснил он «Известиям». – Поэтому государство должно помочь владельцам заправок субсидиями и господдержкой.

По словам Эдуарда Анимаева, ведущие мировые компании в среднем в месяц производят по 100–200 ТРК. На 10 крупнейших мировых производителей приходится около 2 тыс. колонок. В итоге, как замечает предприниматель, складывается впечатление, что перед бизнесом поставили заведомо невыполнимые условия.

По словам руководителя отдела анализа акций ГК «Финам» Игоря Додонова, теоретически и обычные колонки можно привести к новому стандарту по недоливу. Однако есть такие моменты, как нарушение регламентов обслуживания или ремонта оборудования, а также возможное вмешательство в его работу, иными словами то, что называется человеческим фактором. И «умные» топливораздаточные колонки как раз и призваны этот человеческий фактор устранить. В частности, новый стандарт предусматривает оснащение ТРК программным обеспечением с защитой от несанкционированного доступа, при этом ее конструкция должна препятствовать нелегальной замене узлов и элементов, а также установке дополнительных устройств, не предусмотренных изготовителем, отметил аналитик.

Вводимая норма упростит операционную работу добросовестным участникам рынка, сказала «Известиям» старший аналитик ИАЦ «Альпари» Анна Бодрова. По ее данным, топливораздаточная колонка на четыре вида топлива до нового провала рубля стоила в среднем от 180 тыс. до 200 тыс. рублей. Обновление одного рукава ТРК будет стоить от 3 тыс. до 7 тыс. рублей. Импортные колонки с полной комплектацией если и будут закупаться, то не ранее следующего года.

– Сегодня крупные сети АЗС как раз формируют бюджеты на 2021-й. Российским производителям под силу решить задачу своими силами, – отметила она.

В Росстандарте на момент публикации на запрос «Известий» не ответили.

<https://iz.ru/1066992/valerii-voronov/nedolit-shtrafnuiu-biznes-vidit-risk-zakrytiia-treti-azs-v-rossii>

КОММЕРСАНТЪ; ТАТЬЯНА ГРИШИНА; 2020.30.09; ПАНДЕМИЯ АКТИВИЗИРОВАЛА «КРАСНЫЕ ЗОНЫ» ОСАГО

Банк России выпустил четвертый «Мониторинг региональных рисков недобросовестных действий в ОСАГО», основанный на анализе частоты страховых случаев, размера средней выплаты и отношения выплат к сборам. По состоянию на 30 июня 2020 года к «красной» (высокорисковой) зоне ЦБ отнес восемь регионов – это Северо-Кавказский федеральный округ, за исключением Ставропольского края, а также Адыгея и Приморский край. Суммарно на них пришлось 3,1% сборов российского рынка ОСАГО, а негативный «вклад» этих субъектов РФ в страховые выплаты вырос с 5,9% до 6,3%. У границ «красной» зоны находятся Краснодарский и Ставропольский края, Севастополь, Волгоградская область, Забайкальский край, Хакасия, Астраханская, Челябинская, Нижегородская области, Тува, Новосибирская и Ростовская области. Напротив, на фоне снижения средней выплаты, частоты страховых событий в период карантинов и отношения выплат к сборам в «зеленую» зону из «желтой» вышли Москва, Ивановская и Ульяновская области. Впрочем, в целом картина меняется слабо (см. график) – судя по ней, меры по регулированию рынка дают очень ограниченный эффект.

С апреля по июнь средняя выплата по ОСАГО выросла на 1,6%, до 65,4 тыс. руб. Максимальный показатель (80–146 тыс. руб.) в Ингушетии, Северной Осетии, Карачаево-Черкесии, Чечне, Адыгее, Краснодарском крае и Кабардино-Балкарии. Высокие темпы роста средней выплаты (более 20% за год) зафиксированы в Ингушетии, Забайкалье и Хакасии. Частота страховых случаев по РФ в целом снизилась до уровня 5,4% (5,7% по итогам 2018–2019 годов). Вместе с тем в течение года отмечается существенный рост этого показателя в регионах «красной» зоны: в Ингушетии – на 69%, в Северной Осетии – на 25%, в Дагестане – на 10%, в Приморском крае – на 8%. В таких крупных регионах, как Санкт-Петербург (рост на 24%) и Москва (на 13%), показатель также превышает среднее значение по РФ.

Похожий рейтинг регионов с 2016 года ведут и страховщики. Как рассказал “Ъ” вице-президент Всероссийского союза страховщиков Сергей Ефремов, главное их отличие в том, что ЦБ не учитывает соотношения выплат при урегулировании убытков в суде, основной суммы долга страховщиков перед клиентами и судебных издержек, а они «демонстрируют активную работу юристов против страховщиков – в ряде регионов 40–60% убытков по ОСАГО урегулируется в суде».

<https://www.kommersant.ru/doc/4511212>

На ту же тему:

<https://www.vedomosti.ru/finance/articles/2020/09/29/841606-pandemiya-podtolknula>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2020.30.09; МИНЭНЕРГО ЗАДУМАЛО РЕЗКО УВЕЛИЧИТЬ МОЩНОСТИ МИНИ-СПГ В РОССИИ; КОНЦЕПЦИЮ ДОРОЖНОЙ КАРТЫ НАПРАВЛЯТ В ПРАВИТЕЛЬСТВО В ОКТЯБРЕ

Минэнерго подготовило проект дорожной карты до 2025 г. по развитию малотоннажного производства сжиженного природного газа (СПГ) в России. «Ведомости» ознакомились с ней. Окончательный вариант документа должен быть внесен в правительство в начале октября, уточнили в **пресс-службе** Минэнерго.

План развития малотоннажных заводов СПГ (к ним относят предприятия мощностью до 1 млн т в год), в частности, предусматривает подготовку законодательной базы для такого

развития. В следующем году предлагается внести изменения в «Техрегламент о требованиях пожарной безопасности», ряд приказов МЧС, разработать свод федеральных правил эксплуатации малотоннажных СПГ-заводов и новый национальный стандарт для газозаправочных станций на основе международного стандарта ISO 16924.

Также будут внесены изменения в правила эксплуатации объектов производства и потребления малотоннажного СПГ: смягчены требования размещения таких объектов, увеличены допустимые максимальные объемы хранения СПГ для таких заводов, расширен перечень разрешенного оборудования. Предлагается проработать вопросы перевода муниципального транспорта на СПГ и стимулирования экспортных поставок с мини-предприятий по сжижению газа. Кроме того, будут предложены меры по стимулированию производства отечественного оборудования малых предприятий по сжижению природного газа, а также разработаны региональные дорожные карты по развитию рынка газомоторного топлива.

Минэнерго также предлагало включить в дорожную карту налоговые льготы: снизить ставки по земельному налогу и налогу на имущество для мини-заводов СПГ и компаний, использующих СПГ в качестве топлива, следует из проекта дорожной карты. Однако изменения в налоговое законодательство не были поддержаны, говорят в Минэнерго, не уточняя, какое ведомство выступило против. Два источника «Ведомостей», знакомых с ходом дискуссии, уточняют, что против был Минфин. **В Минтрансе сказали, что в целом поддерживают инициативы Минэнерго, направленные на развитие малотоннажных СПГ-заводов в стране.** В Минэкономразвития также «Ведомостям» сообщили, что «принципиальных возражений» по дорожной карте нет. В Минфине и Минпромторге на запросы «Ведомостей» не ответили.

Минпромторг России в целом поддерживает формирование указанного плана развития рынка малотоннажного СПГ, сообщили «Ведомостям» в министерстве. «На сегодня российские машиностроители освоили выпуск ключевых элементов, необходимых для транспортировки, хранения и регазификации СПГ. В 2019 г. Минпромторг России поддержал проект госкорпорации «Ростех» по созданию автономных СПГ – энергетических комплексов, которые могут быть использованы при газификации как промышленных объектов, так и населенных пунктов. Мы предложили привлечь «Ростех» к реализации дорожной карты в качестве соисполнителя для масштабирования поддержанного проекта», – говорит представитель министерства.

Дорожная карта направлена прежде всего на снижение стоимости реализации СПГ-проектов, газозаправочной инфраструктуры и их последующей эксплуатации, сказал представитель Минэнерго. По предварительным расчетам ведомства, ее реализация позволила бы снизить капитальные затраты на строительство заводов по малотоннажному производству СПГ примерно на 30%, что должно положительно сказаться и на конечной цене СПГ для потребителей. Все это должно привести к последовательному росту производительности малотоннажных СПГ-заводов в стране с 19,5 т в час в 2019 г. до 131,5 т в час в 2025 г., т. е. почти в 7 раз.

Сейчас в России действует 13 малотоннажных предприятий, включая относительно крупное – «Криогаз Высоцк» (СП «Новатэка» и Газпромбанка) на 660 000 т в год, уточняет директор по исследованиям Yugon Consulting Мария Белова. Без учета завода в Высоцке совокупная мощность предприятий (от 7000 до 150 000 т продукции в год каждое) составляет 341 000 т в год. Операторами мини-СПГ являются структуры «Газпрома», компания «Криогаз», «Новатэк» и небольшие частные компании.

Сегодня уровень газификации домохозяйств в стране, по данным Минэнерго, составляет порядка 70% от потребности, этот показатель за 10 лет планируется довести до 83% (на это потребуется порядка 2 трлн руб.). Но тянуть газопровод ко всем потребителям, видимо, слишком накладно. Остальным придется закрывать потребности в энергоресурсах

за счет других видов топлива, говорил в августе 2020 г. замглавы Минэнерго Павел Сорокин.

Проекты мини-СПГ эффективны по сравнению со строительством газопровода в диапазоне расстояний до потребителя 150–400 км, подсчитала Белова. В остальных случаях экономика мини-СПГ чаще всего будет отрицательной, полагает она. «С другой стороны, газификация котельных, населения и дизельных электростанций в изолированных энергосистемах имеет наибольший потенциал с точки зрения спроса на СПГ. Но без господдержки себестоимость СПГ обычно существенно выше тарифов на газ для населения или дешевого угля», – добавляет эксперт.

Ведущие игроки в целом заинтересованы в развитии рынка СПГ в стране. Свежий пример – запуск «Новатэком» в конце августа 2020 г. малотоннажного завода СПГ в Магнитогорске, напоминает Белова. Продукция завода мощностью 40 000 т в год будет в основном реализовываться в качестве газомоторного топлива через создаваемую сеть АЗС в Челябинской, Свердловской, Курганской, Оренбургской областях и Башкирии, уточняют в «Новатэке». Перспективы развития мини-СПГ в компании связывают с обеспечением таким топливом транспортных коридоров между Санкт-Петербургом, Москвой и Челябинском, а также с развитием проектов автономной газификации в радиусе до 500–600 км от комплексов по сжижению газа.

Газомоторное топливо и в целом реализация СПГ в баллонах – самое маргинальное направление для монетизации инвестпроектов, так как СПГ реализуется по свободной цене, конкурируя с дорогими нефтепродуктами (особенно это актуально в арктических регионах с северным завозом), говорит Белова. Однако сегодня в качестве моторного топлива по большей части применяется сжиженный углеводородный газ (нефтяной газ или пропан-бутан) либо компримированный (сжатый) газ, отмечает партнер, руководитель практики услуг компаниям нефтегазового сектора PwC в России Максим Тимченко. Поэтому перспективы перевода частного легкового транспорта на СПГ в обозримой перспективе эксперт оценивает скептически. При этом владельцы тяжелых седельных тягачей и специальной техники, в том числе карьерных самосвалов, уже сегодня заинтересованы в переводе автопарка с дизеля на СПГ, утверждает он. «Для компаний горно-металлургического сектора выгодно применять СПГ на удаленных карьерах – перевести на этот вид топлива можно как тяжелую технику, так и собственную энергогенерацию. Тогда это очень хороший бизнес-кейс», – говорит Тимченко.

Свой интерес к такой практике подтверждают в группе ММК и Evraz. По словам представителя ММК, компания уже реализует проект перевода автотранспорта на СПГ: закупает новую технику на сжиженном газе и переоборудует имеющуюся (тепловозы на дизельной тяге и карьерные самосвалы). Директор по энергетике Evraz Константин Константинов сказал «Ведомостям», что поставки СПГ могут рассматриваться компанией как один из вариантов энергоснабжения для промышленных активов, находящихся на значительном удалении от газотранспортной инфраструктуры. Перспективность применения СПГ мы видим также в сегменте автомобильного карьерного транспорта, подтвердил топ-менеджер. Сегодня в компании оценивают применение СПГ для автосамосвалов. В других крупных металлургических холдингах не смогли предоставить «Ведомостям» оперативные комментарии.

По оценкам Тимченко, применение СПГ позволяет почти вдвое сэкономить на топливе: тягач с двумя полными 350-литровыми баками СПГ пройдет 1000 км вместо 600 км при заправке дизтопливом. Кроме того, по его словам, «Камазы» на сжиженном природном газе на порядок экологичнее дизельных машин (выделяют на 99% меньше твердых частиц, на 70% – окиси азота, на 15% – углекислого газа).

В «Газпром газомоторное топливо» («дочка» «Газпрома») сказали «Ведомостям», что рынок СПГ в качестве моторного топлива в РФ только формируется в отличие от рынка компримированного газа. Его развитие тормозят высокая стоимость строительства таких

АЗС (дорогое импортное криогенное оборудование), отсутствие сформированного спроса на СПГ у транспортных компаний, а также отсутствие в законодательстве четких требований к хранению и обслуживанию техники на СПГ, избыточные требования пожарной безопасности и другие нормативные ограничения, говорят в компании. Для развития рынка СПГ необходимо решить в первую очередь задачи по формированию современной нормативной базы и наладить производство отечественного технологического оборудования для криоАЗС, добавили в компании. Достижение обозначенных целей Минэнерго в виде значительного роста выпуска СПГ на мини-заводах к 2025 г. возможно, но только при прямом финансовом стимулировании таких проектов – предоставлении субсидий и налоговых льгот, считает вице-президент Российского газового общества Роман Самсонов. Именно такие меры стимулирования, по его словам, позволяют Китаю сегодня переходить на сжиженный газ, снижая долю менее экологичных видов топлива.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/09/29/841591-minenergo-zadumalo>

ВЕДОМОСТИ; ИЛЬЯ ВИНОГРАДОВ; 2020.30.09; AIRBUS СОБРАЛА ПОСЛЕДНИЙ САМОЛЕТ A380; НЕ ИСКЛЮЧЕНО, ЧТО ОН ТАК И НЕ ПЕРЕВЕЗЕТ НИ ОДНОГО ПАССАЖИРА

Компания Airbus сделала свой последний самолет модели A380.

Основной этап его сборки на заводе в Тулузе был завершен 23 сентября. Самолет, получивший серийный номер 272, был замечен фотографом на выезде из цеха сборки 40, который теперь бездействует. После этого машину переместили в цех 30, где, по словам менеджера по связям со СМИ Airbus Энн Галаберт, в A380 установят двигатели и протестируют электрические и гидравлические системы, бортовые компьютеры, механизмы посадки и подвижные детали. После этого проведут финальные тесты на открытом воздухе, и самолет отправится в свой первый полет, в Гамбург. Там завершат установку салона и нарядят самолет в livрею заказчика – авиакомпании Emirates.

Впрочем, последнее утверждение пока не точно. A380 с серийным номером 272 – один из восьми аналогичных авиалайнеров, которые Airbus должна поставить Emirates, крупнейшему заказчику этой модели. Флот A380 этой авиакомпании насчитывает сейчас 115 самолетов. Но почти все они стоят на земле с начала пандемии COVID-19 – с июля 2020 г. Emirates использует лишь несколько A380 на рейсах в Москву, Гуанчжоу, Каир, Лондон, Париж и Торонто. В мае агентство Bloomberg сообщило, что Emirates намерена отказаться от пяти из восьми последних заказанных A380. Однако, как отмечает Forbes, пандемия затягивается и на 2021 г., а полное восстановление пассажиропотока и вовсе может произойти еще несколькими годами позже. Так что Emirates, возможно, откажется от всего заказа.

И тогда последний произведенный A380 может вообще никогда не перевезти ни единого пассажира.

Всего на август 2020 г. прикованными стоят 204 самолета модели A380. Авиакомпании Air France и Lufthansa заявили о возможном списании всех своих A380 в 2022–2023 гг. Asiana Airlines, Etihad Airways, Malaysia Airlines, Qatar Airways и Thai International Airways тоже могут сократить или списать часть своего флота A380.

Airbus A380 – широкофюзеляжный двухпалубный пассажирский самолет с четырьмя турбореактивными двигателями, разработка которого стоила Airbus \$25 млрд и заняла 10 лет. Первый полет состоялся в апреле 2005 г., а коммерческая эксплуатация этих машин ведется с октября 2007 г. Самолет имеет статус крупнейшего серийного авиалайнера в мире: высота – 24 м, длина – 73 м, размах крыльев – 79 м, максимальная взлетная масса – 560 т, масса самого самолета – 280 т, максимальная вместимость – 853 пассажира (для сравнения: предыдущий крупнейший серийный авиалайнер в мире, который обладал этим статусом в течение 37 лет, – «Джамбо-джет» Boeing 747 – мог перевозить только до 625

пассажиров). Для сборки A380 использовалось 4 млн деталей, которые производили 1500 компаний в 30 странах, включая британскую Rolls-Royce, французскую SAFRAN, американские United Technologies, General Electric и Goodrich. Секции фюзеляжа, например, изготавливали в Гамбурге (Германия) и Сен-Назере (Франция), а горизонтальное хвостовое оперение – в Кадисе (Испания). Детали самолета доставляли в Тулузу по земле, по морю и по воздуху.

О намерении прекратить производство A380 Airbus объявила в феврале 2019 г. Объемы заказов на модель падали в связи с переходом авиакомпаний на самолеты меньшего размера – большие авиалайнеры было сложно заполнять, а кроме того, к такому переходу подталкивали жесткие нормы по выбросам. К тому времени Airbus успела поставить 234 авиалайнера – меньше половины от прогнозирувавшегося в начале производства количества в 600 самолетов. По оценкам Airbus, за время эксплуатации самолеты A380 перевезли в общей сложности около 320 млн пассажиров.

Таким образом, в том, что Airbus прекращает выпуск модели A380, прямой вины пандемии COVID-19 нет. Но очевидно, что коронавирус ускорил этот шаг и сделал его неизбежным.

<https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2020/09/30/841607-airbus-sobrala>

ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2020.30.09; МИНТРАНС – ЗА НЕДИСКРИМИНАЦИОННЫЙ ДОСТУП ЧОП И ПТБ НА РЫНОК УСЛУГ ОТБ

Участники рынка спорят о том, каким образом должно проходить расширение сферы полномочий ЧОП и ПТБ.

В рамках прошедшей в Ростове-на-Дону IX Всероссийской конференции «Транспортная безопасность и технологии противодействия терроризму» на заседании тематической секции «Практика обеспечения транспортной безопасности субъектами транспортной инфраструктуры» состоялась дискуссия о том, возможно ли совмещение функций по защите ОТИ и ТС от актов незаконного вмешательства и терроризма (функции ПТБ) и охраны объектов и защиты от противоправных действий (функции ЧОП). «Индустрия безопасности» ранее писала об этом.

Действующее законодательство такого «совместительства» не подразумевает и разделяет функции ОТБ и охраны. В то же время сами по себе функции охраны и защиты во многом совпадают, организации, оказывающие услуги по ТБ и охране, как правило, пользуются одними и теми же процедурами и подходами к предотвращению происшествий на транспортной инфраструктуре и на уровне практики могут выполнять и те, и другие обязанности. Законодательство же в данном вопросе четких дефиниций не содержит.

Следствием такой неурегулированности является то, что предприятия транспортной отрасли вынуждены для соблюдения требований законодательства в полном объеме нанимать для защиты и охраны объектов два разных предприятия. Это неоптимальная ситуация как с точки зрения издержек, так и с организационной точки зрения. На ряде транспортных предприятий, в частности, в принимавших участие в работе секции ФГУП «Мосгортранс» и СПб ГУП «Пассажиравтотранс», сложилась практика, при которой ПТБ оказывают услуги по охране ОТИ от противоправных действий. Однако требования законодательства и практика вступают в противоречие друг с другом: фактическая возможность для ПТБ выполнять функции ЧОП существует, но она нелегитимна. Так же, как и обратная ситуация.

С докладом, посвященным практике отставания ПТБ права оказывать охранные услуги, выступил Эмиль Сулюкманов, руководитель юридического отдела ООО «ФОРМУЛА БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТА». В своем выступлении он рассказал о противоречиях в законодательстве, связанных с разграничением понятий «защита от незаконного вмешательства и террористических проявлений» и «охрана объектов от противоправных действий» и вызывающих противоречивую судебную практику. По мнению Эмиля

Сулюкманова, предприятия транспортной безопасности самодостаточны и способны обеспечить полный объем защиты и охраны объектов транспортной инфраструктуры. У ПТБ есть все необходимые ресурсы и компетенции для того, чтобы выполнять функции охранного подразделения, а попытки отстранить их от этого вида деятельности выглядят как попытки установить монополию узкого круга специализированных участников рынка на охранные услуги на ОТИ. Методологии и выполняемые на объекте функции для «охраны» и «защиты» малоотличимы. Кроме того, в законодательстве есть указание на возможность для ПТБ в ряде ситуаций использовать физическую силу, спецсредства и оружие для выполнения своих служебных функций, что также снижает степень различий между ПТБ и охранными предприятиями.

Заместитель начальника управления транспортной безопасности **Ространснадзора** Александр Хуртин обозначил еще один аспект проблемы: должен ли сотрудник ПТБ или ПТБ в целом как организация нести ответственность за хищения материальных ценностей? В случае, если материальные объекты имеют отношение к обеспечению деятельности транспорта, входят в состав оборудования ТС или необходимы для его безопасности, ответ очевиден – да, имеет. И законодательство фиксирует этот факт. А какова ситуация, если объект хищения не связан с транспортной деятельностью, хотя и находится на территории транспортного объекта? Например, если похищают стройматериалы, офисную мебель и т.д.? Как быть, если факта незаконного проникновения на территорию не было и хищение совершено сотрудником транспортного предприятия? По мнению Александра Хуртина, ПТБ не захотят включать такого рода объекты в зону своей ответственности. В то же время он согласился с тем, что два сотрудника, выполняющих одинаковые функции на транспортном объекте – это слишком много и речь об этом не идет.

Директор департамента транспортной безопасности Минтранса РФ Анатолий Демьянов высказал позицию Минтранса РФ по обсуждаемой теме. Противоречия, о которых идет речь в дискуссии, вызваны, по его мнению, тем, что смежные и пересекающиеся по функционалу виды деятельности регулируются двумя параллельными правовыми системами: законодательством о частной охранной деятельности, разработку и актуализацию которого осуществляет Министерство внутренних дел РФ и законодательством о транспортной безопасности, разработку и совершенствование которого осуществляет **Министерство транспорта РФ. Минтранс** как регулирующий орган, отметил Анатолий Демьянов, никогда не выступал за монополию одного или нескольких участников рынка. Позиция в отношении УВО **Минтранса**, УВО ЖДТ и Росгвардии формулируется следующим образом: коммерческие ПТБ и специализированные участники рынка должны конкурировать на равных. Если подразделение Росгвардии, осуществляющее охрану, хочет работать как подразделение транспортной безопасности, оно должно пройти аттестацию в качестве ПТБ. Для того, чтобы ЧОП мог осуществлять мероприятия по ОТБ, нужно поменять формулировки закона «О частной охранной деятельности», где прямо указывается, что охранные предприятия не могут заниматься ничем, кроме охраны. После получения права оказывать услуги по защите ЧОПы должны в обязательном порядке пройти аттестацию и аккредитацию в качестве ПТБ.

Заместитель директора филиала службы транспортной безопасности ГУП «Мосгортранс» Сергей Карпов и заместитель начальника управления транспортной безопасности **Росжелдора** Сергей Леонов в режиме диалога обменялись мнениями о том, каким образом должно проходить расширение сферы полномочий ЧОП и ПТБ. Сергей Карпов проинформировал участников сессии о том, что на рассмотрении в **Минтрансе РФ** находится законопроект, разрешающий ПТБ оказывать охранные услуги на ОТИ. Сергей Леонов отметил, что **Федеральное агентство железнодорожного транспорта** поддерживает расширение сферы деятельности ЧОП на транспортных объектах в том

случае, если они пройдут аттестацию как подразделения транспортной безопасности. Сергей Карпов, в свою очередь, отметил, что закон запрещает охранным предприятиям осуществлять деятельность по защите объектов от актов незаконного вмешательства и террористических проявлений. ЧОП, аккредитованный как ПТБ, должен, в соответствии с действующим законодательством, отказаться от охранной деятельности.

Фактически все участники яркой и содержательной дискуссии, не оставившей равнодушными ни докладчиков, ни участников секции, согласились с тем, что расширение сфер ответственности ПТБ и ЧОП допустимо, что существует фактическая возможность совмещения функций защиты и охраны на объекте транспортной инфраструктуры, что устранение дублирования приведет к снижению затрат предприятий транспортной отрасли при сохранении уровня безопасности неизменным. Различия же касаются того, нужно ли разрешить ПТБ охранную деятельность или охранным предприятиям – осуществлять действия по ОТБ. Позиция Минтранса как регулятора заключается в том, чтобы обеспечить недискриминационный доступ на рынок всем его участникам.

https://www.securitymedia.ru/news_one_11582.html

На ту же тему:

<http://guardinfo.online/2020/09/30/mintrans-za-nediskriminacionnyj-dostup-chop-i-ptb-na-rynok-uslug-obespecheniya-transportnoj-bezopasnosti/>

ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2020.29.09; РОССИИ ЕСТЬ ЧЕМ ОТВЕТИТЬ НА УГРОЗЫ БЕЗОПАСНОСТИ; СОВЕТНИК РУКОВОДИТЕЛЯ РОСТРАНСНАДЗОРА ВЛАДИМИР ЧЕРТОК РАССКАЗАЛ ОБ ИТС ОТБ В СФЕРЕ БИОЗАЩИТЫ

25 сентября 2020 года в Ростове-на-Дону на пленарном заседании IX Всероссийской конференции «Транспортная безопасность и технологии противодействия терроризму» выступил советник руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, действительный государственный советник Российской Федерации, национальный координатор по авиационной безопасности, председатель рабочей группы по авиационной безопасности Европейского и Северо-Атлантического региона ИКАО Владимир Черток. Его доклад был посвящен реализации в системе транспортной безопасности указа Президента Российской Федерации №97 от 11.03.2019 года об обеспечении химической и биологической безопасности.

В своем выступлении он отметил, что мир, в котором мы живем, динамичен и быстро меняется. Борьба за ресурсы привела к появлению новых видов террористических угроз. Наряду с киберугрозами и БЛА в их число входят угрозы, создаваемые опасными химическими веществами и вирусными инфекциями. Биологические угрозы более опасны – их действие заметно не сразу, последствия заражения имеют отложенное действие, кроме того, биоугрозы разрушительно действуют на человеческий ресурс государства. И с этими угрозами нужно уметь справляться.

Владимир Черток отметил, что системы для обнаружения биологических угроз уже созданы.

«Нужно предпринять все меры, чтобы отечественные разработчики получили возможность внедрения своих технологий и инновационных технических изделий по обнаружению опасных биологических агентов, в том числе COVID-19, нужно ускорить этот процесс» – сказал Владимир Черток.

По его словам, одним из факторов, замедляющих внедрение инноваций, является процедура сертификации технических средств, занимающая много времени и требующая усилий и затрат со стороны предприятий-производителей. Практика проведения контрольных мероприятий на объектах транспортной инфраструктуры включает, напомнил собравшимся Владимир Черток, включает в себя осмотр, дополнительный досмотр и повторный досмотр. В рамках дополнительного досмотра сертификация

технических средств ОТБ не является обязательной. Эту позицию поддерживают представители **Ространснадзора** и **Минтранса РФ**. Если предприятия и организации уже сейчас оснастят приборами обнаружения опасных химических и биологических агентов свои ИТС ОТБ, это не будет противоречить требованиям законодательства и позволит существенно повысить уровень защиты ОТИ и пассажиров от угроз заражения.

«Наша страна всегда славилась тем, что мы разрабатывали уникальную технику. Наши инженеры всегда были разработчиками и первыми изготовителями уникальных экземпляров приборов и оборудования. Сейчас мы должны поддержать и развить эту тенденцию, внедряя разработки по обнаружению опасных химических и биологических агентов в практику работы объектов транспортной инфраструктуры», – выразил свое мнение Владимир Черток.

Также советник руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта выступил на заседании специализированной секции «Силы обеспечения транспортной безопасности» с докладом «О минимизации человеческого фактора в обеспечении транспортной безопасности» и ответил на вопросы участников по практическим аспектам организации работы подразделений транспортной и авиационной безопасности, связанным со снижением воздействия «ошибок оператора» на уровень безопасности.

https://www.securitymedia.ru/news_one_11578.html

ВЕСТИ; ВЕРОНИКА КОТЬКОВА; 2020.29.09; В КЕРЧИ ЗАКРЫЛАСЬ ПАРОМНАЯ ПЕРЕПРАВА. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

В Керчи закрылась паромная переправа. Сотрудники порта проводили последний железнодорожный состав. Как объяснили в руководстве компании, это произошло из-за отсутствия заказов.

<https://www.vesti.ru/video/2227028>

ВЕСТИ; ЕВГЕНИЙ НИПОТ; 2020.29.09; ЛЕДОКОЛ «АРКТИКА» ГОТОВИТСЯ К ПЕРВЫМ ИСПЫТАНИЯМ ЛЬДАМИ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

Крупнейший в мире атомный ледокол «Арктика» готовится к первым испытаниям льдами. С ними судно вот-вот встретится по пути в порт приписки в Мурманске. На борту и представители Балтийского завода, где строился атомоход.

<https://www.vesti.ru/video/2227015>

<https://www.vesti.ru/article/2465271>

ВЕСТИ; ОЛЬГА ТУРЧАНИНОВА; 2020.29.09; ОЧЕРЕДИ В МОСКОВСКИХ АЭРОПОРТАХ: ЛЮДИ НЕ МОГУТ УЛЕТЕТЬ БЕЗ СПРАВОК НА COVID-19. ВЕСТИ-МОСКВА

В столичных аэропортах образовались огромные очереди из желающих сделать экспресс-тесты на коронавирус. Как выяснилось, большинство пассажиров – это граждане стран ближнего зарубежья. Они должны улететь на родину, но купить билет и сесть в самолет можно только со справкой об отсутствии COVID-19. Почему возник ажиотаж?

<https://www.vesti.ru/video/2226817>

<https://www.vesti.ru/video/2226958>

ИНТЕРФАКС; 2020.29.09; ПУТИН ПРЕДЛОЖИЛ РАСШИРИТЬ ГЕОГРАФИЮ ПРОГРАММЫ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ОБЛИГАЦИЙ

Программа по привлечению инфраструктурных облигаций в России может быть расширена, заявил **президент РФ Владимир Путин** в понедельник.

«Мы не раз затрагивали вопросы использования инфраструктурных облигаций, их механизм уже отработан правительством, отдельными нашими компаниями. Пилотные проекты отобраны, нужно, не затягивая, их запускать, а также подумать о расширении

географии этой программы», – сказал Путин на расширенном заседании президиума Госсовета РФ.

Ранее вице-премьер РФ Марат Хуснуллин также отмечал необходимость расширения данной программы.

«Та сумма, которую я называю – 500 млрд рублей – это очень мало, это не даст кардинального прорыва в развитии, это даст толчок для определенных территорий, но это только первый шаг, который просто надо поставить на поток. Я считаю, что надо расширять проект», – сказал вице-премьер.

Ранее он сообщал, что правительство планирует в течение двух лет привлечь около 1 трлн рублей в строительную отрасль с помощью инфраструктурных облигаций, из них около 500 млрд планируется направить на строительство дорог. Хуснуллин отмечал, что также достигнута договоренность о выпуске облигаций на 200 млрд рублей через ВЭБ.

Как сообщалось, что ДОМ.РФ разрабатывает механизм инфраструктурных облигаций на четырех пилотных регионах. Речь шла о Тюменской, Нижегородской, Ленинградской и Тульской областях.

Заместитель министра строительства и ЖКХ РФ Юрий Гордеев уточнял, что Минстрой совместно с ДОМ.РФ прорабатывает вопрос о возможности и условиях привлечения к участию в проекте использования инфраструктурных облигаций крупных сетевых компаний. Для этого было проведено совещание с представителями ДОМ.РФ, «Газпрома» (МОЕХ: GAZP), «Россетей» (МОЕХ: RSTI) и пилотными регионами.

На ту же тему:

<https://realty.ria.ru/20200929/obligatsii-1577924030.html>

ТАСС; 2020.29.09; ЭКСПЕРТ: СОЗДАНИЕ ВСМ МОСКВА – ПЕТЕРБУРГ ОСВОБОДИТ ИНФРАСТРУКТУРУ ДЛЯ ГРУЗОВ

Строительство высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Санкт-Петербург позволит освободить существующую инфраструктуру для грузовых перевозок и исключит необходимость масштабных дополнительных инвестиций в грузовое движение по этому направлению. Об этом в ходе «Российской недели государственно-частного партнерства» сообщил инвестиционный директор инвестиционной компании InfraOne Александр Волков.

«У нас есть, условно говоря, вариант не делать ВСМ, но тогда на существующей инфраструктуре, в том числе для грузового движения, [существует] огромное количество «затыков», огромное количество «бутылочных горлышек», их в любом случае надо [ликвидировать], и это затраты на горизонте 2030 года не совсем сопоставимые со строительством новой ветки ВСМ, но порядок цифр очень близок... Либо другой вариант – проинвестировать в проект ВСМ и на освободившуюся текущую инфраструктуру поставить пригород, перевести грузовое движение, таким образом разные виды сообщения распределить по разной инфраструктуре», – отметил Волков.

По его словам, это хороший пример того, когда масштабные проекты стоит оценивать шире, – не только с точки зрения затрат, но и учитывая все эффекты от их реализации. В данный момент инфраструктура на направлении Москва – Санкт-Петербург загружена и грузовое движение осуществляется в обход, что приводит к росту затрат грузоотправителей.

ВСМ и аэропорты – вместе или порознь?

Заместитель генерального директора «ВЭБ-лизинг» (группа ВЭБ.РФ) Александр Кондрашов в ходе форума отметил, что нет необходимости связывать магистраль с аэропортами Шереметьево и Пулково.

«Мы связываем два города, а не аэропорты. Я абсолютно убежден, что никто на ВСМ не будет ездить в аэропорт», – сказал он.

По мнению Кондрашова, потеря времени в пути в результате строительства магистрали до воздушных гаваней составит около получаса, а с учетом того, что путешествие из Москвы в Санкт-Петербург по ВСМ должно занимать примерно два часа, это слишком серьезная разница.

ВСМ в России

Непосредственная реализация проекта ВСМ Москва – Санкт-Петербург, как планируется, начнется в 2022 г., на данный момент РЖД ведут проектирование, сообщил журналистам **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**.

Минтранс рассчитывает, что первый поезд проедет по ВСМ Москва – Санкт-Петербург в декабре 2026 г., рассказывал в интервью ТАСС замглавы министерства **Владимир Токарев**. По его словам, проект является экономически эффективным. Операционная безубыточность может быть достигнута за первый полный год эксплуатации – в 2027 году, а чистую прибыль магистраль начнет приносить на пятый год эксплуатации – в 2031 г. Стоимость магистрали предварительно оценивается в 1,7 трлн руб., отмечал он.

<https://tass.ru/ekonomika/9583331>

ТАСС; 2020.29.09; НАГРУЗКА НА ТРАССЫ КУБАНИ ВЫРОСЛА ИЗ-ЗА РОСТА ТУРПОТОКА ВО ВРЕМЯ ПАНДЕМИИ

Нагрузка на трассы Краснодарского края, ведущие к Черноморскому побережью, выросла в несколько раз из-за роста туристического потока в регион в период пандемии коронавируса, сообщил журналистам глава региона Вениамин Кондратьев.

В понедельник на заседании президиума Госсовета в Сочи **президент РФ Владимир Путин** поручил правительству проработать проекты развития автотрасс и железных дорог, которые ведут к Черноморскому побережью России, и с учетом этого скорректировать планы дорожного строительства и развития транспортной инфраструктуры.

«На Кубань ежегодно приезжают миллионы туристов на своих машинах, что увеличивает трафик. А в период пандемии, когда стал активно развиваться именно внутренний туризм, нагрузка на дорожную инфраструктуру возросла в разы. Поэтому вопрос пропускной способности трасс к побережью обострился», – сказал Кондратьев.

Он также добавил, что вопрос реконструкции автомобильных трасс и железных дорог имеет большое значение для Краснодарского края, так как он является курортным и транзитным регионом, через который проходят трассы к Черному и Азовскому морям, к Крымскому полуострову.

«Сегодня в регионе реализуется целый ряд крупных проектов в области дорожного строительства. За последние пять лет объем краевого дорожного фонда удалось увеличить более чем в два раза. В этом году он составляет свыше 33 млрд рублей. Тем не менее, если говорить о реконструкции железных дорог и ведущих автомагистралей, то самостоятельно краю трудно будет освоить такой масштабный объем работ. Поэтому внимание и поддержка правительства крайне важна», – добавил глава региона.

<https://tass.ru/obschestvo/9579195>

ТАСС; 2020.29.09; «АВТОДОР» МОЖЕТ ПРИВЛЕЧЬ ЧАСТНЫЕ ИНВЕСТИЦИИ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ХОРДЫ ЕКАТЕРИНБУРГ-КРАСНОДАР

«Автодор» рассматривает возможность привлечения частных инвестиций в строительство хорды Екатеринбург – Краснодар, сообщил замглавы госкомпании Григорий Чичерин на Российской неделе государственно-частного партнерства (ГЧП).

«Хотели бы простимулировать уважаемых инвесторов на частные концессионные инициативы. Это могут быть как федеральные проекты, которые реализует непосредственно госкомпания. Про наши планы мы рассказывали: мы продолжаем маршрут на Восток, трасса Казань – Екатеринбург и далее, также развиваем хордовое

направление до Екатеринбурга на юг России и соединительные дороги. Но также в рамках частных концессионных инициатив с большим интересом смотрим и на региональные проекты, где также госкомпания видит для себя определенную и весьма существенную роль», – сказал он.

О проекте хорды Екатеринбург – Краснодар «Автодор» заявил ранее на своем форуме в Сочи. Трасса пройдет через Набережные Челны, Тольятти, Саратов и Волгоград. Строительство и реконструкцию участков планируется начать в 2027 году, завершить – в 2035 году. Стоимость проекта госкомпания не раскрывает.

Ранее «Автодор» упрекали в отсутствии интереса к средствам частных инвесторов. В частности, речь шла о трассе М-12 Москва – Казань, финансирование которой будет осуществляться за счет госсредств (более 650 млрд рублей). Так, глава ВТБ Андрей Костин заявлял, что банк «жестко выкинули» из участия в проекте с предложением механизма ГЧП.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/avtodor-mozet-privlec-castnye-investicij-dla-stroitelstva-hordy-ekaterinburg-krasnodar>

РИА НОВОСТИ; 2020.29.09; ИВАНОВСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОЛУЧИТ ДОПОЛНИТЕЛЬНО 629,6 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ

Ивановская область в этом году получит дополнительно 629,6 миллиона рублей на развитие сети автомобильных дорог общего пользования, сообщил РИА Новости представитель **пресс-службы** регионального правительства.

Дополнительные средства из федерального бюджета позволят завершить работы на 51 километре областных дорог уже в 2020 году.

«За счет трансфера в Ивановской области будут профинансированы три объекта: автомобильная дорога Родники – Шуя – Ковров протяженностью свыше 20 километров; 27,7 километра на участке трассы Мыт – Пучеж; обход города Пучеж протяженностью 3 километра», – сказал собеседник агентства.

Он добавил, что с учетом дополнительных средств объем дорожного фонда Ивановской области в этом году увеличится до 7,8 миллиардов рублей. В 2019 году региональный дорожный фонд составлял 6,7 миллиарда рублей, в 2018 году – 3,1 миллиарда рублей.

Точки роста: как IT-образование стало доступным сельскому школьнику – РИА Новости, «В этом году доделываем дороги Шуя-Ковров и Мыт-Пучеж. Под эти цели удалось договориться с правительством России о выделении нашей области дополнительных денег. Кстати, посчитали, получается, что за 2018-2020 ремонтируем дорог больше, чем за предшествующие пять лет», – приводит **пресс-служба** слова губернатора области Станислава Воскресенского.

<https://ria.ru/20200929/dorogi-1577935479.html>

ТАСС; 2020.29.09; В КУЗБАССЕ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ ДОРОГУ К УНИКАЛЬНОМУ МУЗЕЮ НАСКАЛЬНОЙ ЖИВОПИСИ

Дорожники в Кузбассе завершили капремонт участка трассы от Кемерово до Яшкинского района, который ведет к уникальному памятнику наскального искусства – музею-заповеднику «Томская писаница». Работы выполнены по **нацпроекту «Безопасные и качественные автодороги»**, сообщили ТАСС во вторник в министерстве жилищно-коммунального и дорожного комплекса Кузбасса.

«Реализация национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** помогает привести в порядок участки важнейших областных дорог на севере Кузбасса, что повысит уровень комфорта в поездках для самих жителей и туристов. Ремонт участка Кемерово – Яшкино – Тайга дорожники начали в сезоне 2019 года и завершили к концу сентября 2020 года», – рассказали в министерстве.

В прошлом году по **нацпроекту** были отремонтированы первые 4 км дороги между населенными пунктами Тайга и Яшкино, где старое щебеночное дорожное полотно было заменено на асфальтобетон. Участок с интенсивным движением транспорта, в том числе с туристами из соседних сибирских регионов, которые едут в Кузбасс посмотреть на наскальную живопись, вызывал много нареканий у автомобилистов из-за просадок дороги и сильной запыленности летом. Так как проезжая часть пролегает в болотистой местности, подрядчики осушили земельное полотно, очистили участок от поросли, чтобы придать ему дополнительную устойчивость. Еще 6 км дороги были отремонтированы в этом году. «Томская писаница» – первый в Сибири музеефицированный памятник наскального искусства, экспозиция которого насчитывает порядка 300 петроглифов, самые ранние из которых датированы эпохой неолита 3-4 тыс. лет до н. э. Музей-заповедник расположен на севере региона в деревне Писаная Яшкинского района, примерно в 50 км от областного центра – города Кемерово. Заповедник представляет собой многопрофильный культурный комплекс, это популярное место отдыха жителей и гостей Кемеровской области. На площадке музея также расположены стационарный зоопарк и региональная резиденция российского Деда Мороза.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-kuzbasse-otremontirovali-dorogu-k-unikalnomu-muzeu-naskalnoj-zivopisi>

ТАСС; 2020.29.09; ВЛАСТИ КУРГАНСКОЙ ОБЛАСТИ УВЕЛИЧИЛИ НА 66% РАСХОДЫ НА СОЦСФЕРУ, ДОРОГИ И БЛАГОУСТРОЙСТВО

Правительство Курганской области на две трети по сравнению с прошлым годом увеличило финансирование строительства и ремонта инфраструктурных объектов, включая объекты ЖКХ и медучреждения, благоустройство дворов, дорожного фонда области. Об этом сообщили во вторник ТАСС в **пресс-службе** губернатора региона.

«Финансирование на строительство и ремонт учреждений здравоохранения и образования, коммунальных сетей, на благоустройство дворов и пополнение дорожного фонда в 2020 году по сравнению с прошлым годом увеличилось почти на 5,7 млрд рублей, или на 66%», – сообщили в **пресс-службе**.

Так, в 2019 году на эти цели из бюджетов всех уровней было выделено 8,6 млрд рублей, в 2020 году эта сумма составила уже 14,3 млрд рублей. В два раза были увеличены расходы на строительство и ремонт социальных объектов и инфраструктуры – до 5,2 млрд руб. В эту сумму входит и предоставленная тюменскими властями субсидия на строительство очистных сооружений и объектов водоотведения. В два раза выросли и расходы на благоустройство – до 1,5 млрд руб., и на 40% – ассигнования в дорожный фонд области, до 7,6 млрд руб.

Губернатор Курганской области Вадим Шумков объяснил ТАСС необходимость кратного роста инвестиций в строительство и ремонт социальных учреждений и дорог. «Ситуация такова, что нам приходится делать все и сразу: больницы, детские сады, школы, дороги – все это многими десятилетиями не видело ремонтов. Результат уже есть, хотя, не скрою, есть и трудности, но я благодарен команде за то, что мы в целом справляемся с амбициозными задачами, которые поставили перед собой», – сказал он.

Шумков отметил, что власти планируют за три года отремонтировать ключевые социальные объекты в административных центрах и поселениях районов, параллельно занимаясь там же дорогами и благоустройством. «За пять лет [планируем] сделать основные города и райцентры местом, где хочется жить. Средства на это мы планируем получать из разных источников, в том числе работаем и над увеличением поступлений в областной бюджет. <...> Серьезно нам в этом помогает программа ускоренного развития области, которую мы подготовили совместно с федеральными коллегами – она предусматривает, напомню, рост числа разного рода предприятий, соответственно, увеличение налоговой базы», – прокомментировал ТАСС Шумков.

Развитие социальной сферы и дорог

Для развития инфраструктуры Кургана власти начали реконструкцию моста ЖБИ протяженностью 468 м – он соединит центральную часть города с другими микрорайонами. В целом на реконструкцию будет направлено около 1 млрд 45 млн рублей, почти половина работ – 47% – уже выполнена. В новом районе города Заозерный строится улица Мальцева, которая должна обеспечить связь района с городом, его дальнейшую застройку и благоустройство – проект рассчитан на два года. «Впервые за долгое время ремонтируются не только улицы в Кургане, но и подъезды к городу, причем ремонт комплексный – это и дорожное полотно, и въезды во дворы, и светофоры, и тротуары», – отметили в **пресс-службе**, добавив, что подобные работы ведутся не только в областном центре.

<https://tass.ru/ural-news/9575491>

ТАСС; 2020.29.09; В ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ УСТАНОВЯТ «УМНЫЕ» КАМЕРЫ ДЛЯ КОНТРОЛЯ СКОРОСТНОГО РЕЖИМА

Новые стационарные комплексы автоматической фото– и видеофиксации нарушений скоростного режима («умные камеры») установят на 19 трассах в Ленинградской области. Об этом сообщили во вторник в **пресс-службе** губернатора и правительства Ленинградской области.

«На региональных трассах Ленинградской области завершается монтаж 20 новых стационарных комплексов автоматической фото– и видеофиксации нарушений скоростного режима в населенных пунктах, – говорится в сообщении. – Камеры будут контролировать движение в черте 19 городов и поселков Всеволожского, Волосовского, Гатчинского, Ломоносовского, Волховского, Тихвинского и Выборгского и Приозерского районов».

В **пресс-службе** уточнили, автоматические комплексы будут фиксировать нарушения в Волосово, поселках Грязно и Строеие, деревнях Соколово, Глядино, Горбунки, Велигонты, Покровская, Хапо-Ое, Горки, Светлое и Черново. Камеры также обезопасят пешеходов и водителей в Старой Ладобе, Углово, Борисовой Гриве, Волхове, Ландышевке, Шугозере.

В конце прошлого года комплексы были установлены в Сертолово, Кудрово, Всеволожске, Симагино, Красной Долине, Тихвинке, Вистино, Аннолово, Большом Куземкино и Федоровском.

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

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-leninradskoj-oblasti-ustanovat-umnye-kamery-dla-kontrola-skorostnogo-rezima>

ТАСС; 2020.29.09; В МОРДОВИИ НАМЕРЕНЫ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ В 1,5 РАЗА БОЛЬШЕ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ В 2021 ГОДУ

Республика Мордовия планирует в 2021 году увеличить объем ремонта дорог, в том числе по национальному проекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» в полтора раза – до 265 км. Об этом сообщил ТАСС глава Мордовии Владимир Волков.

«Масштабные задачи решаются по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. В этом году мы отремонтируем свыше 165 км дорог, всего на дорожное строительство будет направлено порядка 6 млрд рублей, в том числе 4 млрд рублей по **нацпроекту БКАД**. В дальнейшем объемы будут только нарастать. Например,

в следующем году в республике будет отремонтировано уже 265 км дорог, то есть в полтора раза больше, чем в этом году», – сказал Волков.

Он уточнил, что пандемия коронавирусной инфекции не сказалась на планах по дорожному строительству, власти рассчитывают выполнить все работы в полном объеме и в срок.

«Нам удалось завершить строительство Восточного обхода Саранска и ряда крупных объектов дорожной инфраструктуры. Уже в этом году завершили трудный проект по ремонту мостов на Северо-Восточном шоссе в Саранске. Активизировали работы по строительству обхода Рузаевки и дороги по улице Строительной. Это важный проект, благодаря которому мы напрямую свяжем между собой все микрорайоны города, по сути, создадим еще одно транспортное кольцо Саранска, только уже внутри города», – отметил глава Мордовии.

Всего, по данным правительства республики, на реализацию национальных проектов будет направлено в этом году почти 17 млрд рублей, планируется выполнить работы по строительству и ремонту свыше 120 объектов.

<https://tass.ru/ekonomika/9575127>

ТАСС; 2020.29.09; ОБНОВЛЕНИЕ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА В РОССИИ ДАСТ БЮДЖЕТАМ ОТ 1 ТРЛН РУБЛЕЙ НОВЫХ ДОХОДОВ

Включение в национальные проекты до 2030 года масштабного обновления общественного транспорта по всей России может принести от 1 трлн рублей дополнительных доходов бюджетам всех уровней. Проект может стать одним из ключевых по социально-экономическим эффектам, об этом в рамках Российской недели государственно-частного партнерства (ГЧП) рассказал вице-президент Центра экономики инфраструктуры Павел Чистяков.

Как напомнил Павел Чистяков, ВЭБ.РФ совместно с **Минтрансом РФ** разработана комплексная программа модернизации пассажирского транспорта в 105 городских агломерациях. «Одновременно **Минтрансом РФ** формируется новый федеральный проект в **нацпроекте «Безопасные и качественные автодороги»**, – отметил он. Это предполагает финансирование двух основных направлений: обновление подвижного состава всех видов (автобусы, троллейбусы, трамваи) и модернизацию инфраструктуры, в первую очередь городского электрического транспорта, в том числе пригородного железнодорожного движения. Проект одобрен рабочей группой Госсовета, но источники финансирования пока не определены.

Социально-экономический эффект

При этом реализация полной программы обновления парка позволит привлечь в бюджеты всех уровней от 1 трлн рублей дополнительных доходов за 25 лет, рассказал Чистяков. Привлечение внебюджетных инвестиций и «обеление» серых потоков в отрасли даст еще не менее 370 млрд рублей за 10 лет. Машиностроительная отрасль будет поддержана спросом на более 50 тыс. новых транспортных средств, что позволит создать 30 тыс. рабочих мест. Также ожидается улучшение экологии и сокращение ДТП с общественным транспортом. «Новый федеральный проект в рамках **БКАД** будет одним из ключевых по социально-экономическим эффектам. Услугами общественного транспорта пользуются чаще, чем любыми другими социальными услугами в среднем», – отметил Чистяков.

По словам Чистякова, отрасль находится на пороге кардинальных изменений. Ранее **нацпроектом** безопасных автодорог в 2020–2024 гг. было предусмотрено 20 млрд рублей на обновление общественного транспорта в ряде регионах. На эти средства можно было обновить только 2-3% парка, отметил Чистяков. Новая программа намного амбициозней, она предусматривает обновление до 75% парка. Ее основные цели: обеспечение оптимальной транспортной доступности (как с точки зрения доступности остановок, районов, так и точности расписания), доступных цен за проезд, комфорта и безопасности

перемещения за счет обновления парка, обновление инфраструктуры для повышения безопасности и скорости передвижения.

Схема обновления

Какие именно виды транспорта, маршруты обновлять должны решить сами регионы, исходя из актуальных потребностей. В свою очередь федеральный центр задаст целевые индикаторы двух уровней: обязательные для всех (повышение за три года удовлетворенности транспортом не менее 75% жителей, стоимость месячных безлимитных проездных не более 7% средних доходов по региону, и не дороже затрат на личный авто), а также индикаторы для 15 городов, которые отберут по конкурсу для более углубленного обновления парка. В последних будут проведены масштабные инвестиции в городской электрический транспорт с предпочтительной концессионной моделью. Для них обязательным условием станет технологического развитие инфраструктуры электротранспорта. Превращение неблагоприятных муниципальных перевозчиков в современные предприятия с инженерными компетенциями.

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://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/obnovlenie-obsestvennogo-transporta-v-rossii-dast-budzetam-ot-1-trln-rublej-novyh-dohodov>

РЖД-ПАРТНЕР; 2020.29.09; ОБНОВЛЕНИЕ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА В РОССИИ ДАСТ БЮДЖЕТАМ ОТ 1 ТРЛН РУБ. НОВЫХ ДОХОДОВ

Включение в национальные проекты до 2030 года масштабного обновления общественного транспорта по всей России может принести от 1 трлн руб. дополнительных доходов бюджетам всех уровней за 25 лет. Проект может стать одним из ключевых по социально-экономическим эффектам, рассказал вице-президент Центра экономики инфраструктуры Павел Чистяков в рамках Российской недели государственно-частного партнерства.

Как напомнил Чистяков, ВЭБ.РФ совместно с **Минтрансом России** разработал комплексную программу модернизации пассажирского транспорта в 105 городских агломерациях. «Одновременно **Минтрансом России** формируется новый федеральный проект в **нацпроекте «Безопасные и качественные автодороги»**, – отметил он. Это предполагает финансирование двух основных направлений: обновление подвижного состава всех видов (автобусы, троллейбусы, трамваи) и модернизацию инфраструктуры, в первую очередь – городского электрического транспорта, в том числе пригородного железнодорожного движения. Проект одобрен рабочей группой Госсовета, но источники финансирования пока не определены.

Социально-экономический эффект

Реализация полной программы обновления парка позволит привлечь в бюджеты всех уровней от 1 трлн руб. дополнительных доходов за 25 лет, рассказал Чистяков. Привлечение внебюджетных инвестиций и «обеление» серых потоков в отрасли даст еще не менее 370 млрд руб. за 10 лет. Машиностроительная отрасль будет поддержана спросом на более чем 50 тыс. новых транспортных средств, что позволит создать 30 тыс. рабочих мест. Также ожидается улучшение экологии и сокращение ДТП с общественным транспортом. «Новый федеральный проект в рамках **БКАД** будет одним из ключевых по социально-экономическим эффектам. Услугами общественного транспорта пользуются чаще, чем любыми другими социальными услугами в среднем», – отметил Чистяков.

По его словам, отрасль находится на пороге кардинальных изменений. Ранее **нацпроектом «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в 2020–2024 гг. было предусмотрено 20 млрд руб. на обновление общественного транспорта в ряде

регионов. На эти средства можно было обновить только 2–3% парка, отметил Чистяков. Новая программа намного амбициозней, она предусматривает обновление до 75% парка. Ее основные цели: обеспечение оптимальной транспортной доступности (как с точки зрения доступности остановок, районов, так и точности расписания), доступных цен за проезд, комфорта и безопасности перемещения за счет обновления парка, обновление инфраструктуры для повышения безопасности и скорости передвижения.

Схема обновления

Регионы должны сами решать, какие именно виды транспорта и маршруты обновлять, исходя из актуальных потребностей, считает Чистяков. В свою очередь, федеральный центр задаст целевые индикаторы двух уровней: обязательные для всех (повышение за 3 года удовлетворенности транспортом не менее 75% жителей, стоимость месячных безлимитных проездных не более 7% средних доходов по региону и не дороже затрат на личный авто), а также индикаторы для 15 городов, которые отберут по конкурсу для более углубленного обновления парка. В последних будут проведены масштабные инвестиции в городской электрический транспорт с предпочтительной концессионной моделью. Для них обязательным условием станет технологическое развитие инфраструктуры электротранспорта. Превращение неблагоприятных муниципальных перевозчиков в современные предприятия с инженерными компетенциями.

Самое главное изменение, которое поможет совершить программа, по мнению эксперта, в том, что общественный транспорт должен быть признан публичной услугой, которую государство оказывает точно так же, как услуги здравоохранения, образования, ЖКХ. «Транспорт должен одинаково работать независимо от районов города, социального статуса. Не конкуренция на маршруте, а конкуренция за группы маршрутов. Этот сектор должен остаться конкурентным, но принципы конкуренции должны поменяться. Не от конкуренции за пассажира, а к конкуренции за качество», – отметил эксперт.

<https://www.rzd-partner.ru/other/news/obnovlenie-obshchestvennogo-transporta-v-rossii-dast-byudzhetam-ot-1-trln-rublej-novykh-dokhodov/>

КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; КСЕНИЯ БОГДАНОВА; 2020.29.09; ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ И ПЕШЕХОДОВ: ЧТО ДЕЛАЕТСЯ, ЧТОБЫ РОССИЙСКИЕ ДОРОГИ СТАЛИ БОЛЕЕ БЕЗОПАСНЫМИ И КАЧЕСТВЕННЫМИ; ПАРТИЙНЫЙ ПРОЕКТ «ЕДИНОЙ РОССИИ» РЕШАЕТ САМЫЕ НАСУЩНЫЕ ПРОБЛЕМЫ – ОТ РЕМОНТА ТРАСС ДО ОБУЧЕНИЯ В АВТОШКОЛАХ

Число автомобилей с каждым годом растет – и это объективная реальность. Дорожная инфраструктура день ото дня становится все сложнее: увеличивается количество дорог, появляются новые развязки, усложняется транспортная система в целом. При этом участниками дорожного движения являются все без исключения жители России – и водители, и пешеходы. Поэтому проблема безопасности волнует абсолютно всех. И хотя в стране с каждым годом сокращается количество ДТП, их число по-прежнему остается довольно большим.

Над тем, чтобы отечественные дороги стали более безопасными, работают многие организации и объединения. В этом плане партийный проект «Единой России» «Безопасные дороги» можно назвать уникальным. Он объединяет усилия миллионов людей, позволяя услышать мнение всех участников дорожного движения, вывести их инициативы на законодательный уровень и получить для них бюджетное финансирование. Прежде всего это касается содержания дорог в надлежащем состоянии: например, единороссы добились увеличения финансирования на ремонт автотрасс в муниципалитетах.

– Партпроект «Безопасные дороги», опираясь на мнение экспертного сообщества, общественных организаций и региональных общественных советов, всегда выступает на стороне здравого смысла для того, чтобы обеспечить максимальную безопасность всех

участников дорожного движения, – рассказывает координатор партпроекта, заместитель председателя комитета Госдумы по транспорту и строительству **Владимир Афонский**. – Мы поддержали инициативу о передаче сборов от транспортного налога муниципалитетам. Это позволит на местах тратить совершенно другие по объёму денежные средства на содержание улично-дорожной сети в каждом, даже самом маленьком, населённом пункте страны. На достижение этой же цели направлено и предложение **Минтранса** по корректировке **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, поскольку реконструкция необходима дорогам регионального и межмуниципального значения во всех регионах России.

По словам Владимира Афонского, повышение качества дорог позволяет пересмотреть разрешенный скоростной режим. Сейчас 85% федеральных трасс приведены в нормативное состояние, и это дает повод для пересмотра скоростного режима на современных трассах.

– Пока он не скорректирован, мы разделяем мнение руководства партии и выступаем против снижения нештрафуемого порога с 20 до 10 км/ч, – отмечает Афонский.

Еще одно важное направление партпроекта «Безопасные дороги» – работа над законами. В прошлом году единороссы выступили против предложения повысить транспортный налог для автомобилей экологического класса Евро-3 и ниже. Повышение затронуло бы огромное число старых машин, которых в России достаточно много. Кроме того, «Единая Россия» инициировала принятие закона, запрещающего водителям высаживать детей из общественного транспорта, если у них нет денег на проезд. Весной Госдума рассмотрела этот законопроект в первом чтении. Принять закон особенно важно до зимы, когда начнутся морозы. Одновременно «Единая Россия» лоббирует принятие такого же закона в регионах. Сегодня он действует уже в 12 субъектах РФ.

Партпроект «Безопасные дороги» решает множество актуальных вопросов, которые уже давно обсуждаются в обществе – от качества обучения в автошколах до штрафов ГИБДД.

– Вместе мы обсуждали новый профессиональный стандарт инструкторов по вождению автомобиля, который вступит в силу уже 28 октября, – рассказал Владимир Афонский. – Нам удалось настоять на введении регламента установки передвижных комплексов видеонаблюдения. Мы обязательно продолжим работу над регламентом оспаривания штрафов, выписанных по данным таких комплексов. Я абсолютно уверен, что проблемы, влияющие на повышение уровня безопасности на дорогах и непосредственно затрагивающие интересы граждан, должны рассматриваться системно и проходить через широкое общественное обсуждение, быть принятыми гражданским обществом, прежде чем любые, даже самые лучшие, идеи станут законодательной нормой.

В работе единороссы учитывают мнение каждого региона. В начале года, например, партпроект провел среди субъектов РФ опрос на тему изменений в транспортной сфере. В итоге из 20 регионов пришло около полусотни предложений. Липецкая область и Красноярский край вышли с инициативой снизить скорость в населённых пунктах до 50 км/час, а Ульяновская область – до 40 км/час.

Еще одним популярным вопросом стала проблема регулирования деятельности автошкол. Так, Тульская и Пензенская области предлагают принять систему параметров, которая бы регламентировала обучение в автошколах. Саратовская область высказалась на тему дорожного ремонта: регион предложил завершать ремонт труб до того, как над ними начинают менять асфальт – чтобы потом не пришлось снова перекапывать только что отремонтированные дороги и тротуары.

Кроме традиционных проблем дорожной отрасли партпроект будет заниматься и новыми направлениями – например, каршерингом.

– В ближайшей перспективе мы будем участвовать в разработке законопроекта по регулированию сервисов каршеринга. Продолжим обсуждение в экспертном сообществе и

выработку консолидированной позиции по поправкам **Минтранса** в Правила дорожного движения, – сообщил Владимир Афонский.

По его словам, одна из самых актуальных проблем сейчас – использование средств индивидуальной мобильности: электросамокатов и сигвеев. Пока что они не вписываются в существующие стандарты, однако уже является активными участниками дорожного движения и могут запросто сбить или покалечить пешеходов.

Еще одна важная социальная проблема, над которой работают единороссы, – это вопрос безопасности детей, а также повышение качества жизни несовершеннолетних и многодетных семей.

– Мы готовим ряд предложений, направленных на улучшение качества жизни граждан, например, предоставление льгот на проезд по платным дорогам для многодетных семей. Основопологающей темой нашего партпроекта всегда была и остается детская безопасность, – подчеркивает Владимир Афонский. – Помимо регулярных мероприятий в рамках акции «Дорога к школе», в этом году мы проверим качество эксплуатации школьных автобусов, а когда позволит эпидемиологическая обстановка – проведем внеклассные уроки для учащихся начальных классов по правилам дорожного движения. Мы постоянно анализируем интересный опыт коллег и транслируем его в регионы.

Единороссы предотвратили не одно ДТП, в котором могли пострадать дети: только в прошлом году активисты партпроекта обнаружили 850 нарушений в организации дорожного движения по пути к школам. Среди самых частых нарушений – отсутствие дорожных знаков и разметки освещения. Большинство из недочетов были оперативно устранены.

<https://www.kp.ru/daily/217188/4295516/>

На ту же тему:

<https://lenta.ru/news/2020/09/29/er/>

<https://fedpress.ru/news/77/nprojects/2590004>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛЬЯ ГРАФ; 2020.29.09; В НОВОСИБИРСКЕ МОДЕРНИЗИРУЮТ ГОРОДСКУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ

В преддверии молодежного чемпионата по хоккею – 2023 в Новосибирске продолжается строительство объектов на левом берегу. Возводится Ледовый дворец спорта, станция метро «Спортивная», модернизируются объекты дорожной инфраструктуры.

В настоящее время в городе идет масштабная реконструкция площади имени Лыщинского с примыкающими к ней участками улиц Блюхера, Немировича-Данченко, проспектом Карла Маркса с выносом коммуникаций, строительством теплотрассы, ливневой канализации и обустройством пешеходных переходов

– На этом участке будет новая организация движения, – пояснил начальник МКУ «УДС» Юрий Демин. – Принято решение пока не строить надземный пешеходный переход, связывающий примыкающие к площади улицы, выделить этот объект в отдельный проект и заниматься им уже после чемпионата – все должно быть удобно для жителей. Мы уже приступили к дорожным работам. На каждой из улиц устанавливаем бордюрный камень.

После реконструкции площади имени Лыщинского на левобережье появится еще один интересный туристический объект – смотровая площадка, с которой будет открываться панорама Новосибирска.

– С площадки виден Октябрьский мост и метромост, Ледовый дворец спорта, новая станция метро, – рассказал заместитель начальника департамента транспорта и дорожно-благоустроительного комплекса – начальник управления автомобильных дорог Юрий Сердюк. – С одной точки можно наблюдать за темпами строительства всех важных объектов. Я уверен, что в дальнейшем смотровая площадка станет одной из точек притяжения и горожан, и гостей Новосибирска.

Часть объектов, сопряженных с площадью имени Лыщинского, – дорога с улицы Горской к пляжу «Наутилус», надземно-подземный переход к станции метро «Спортивная», сама станция метро и система водоотведения – находятся в зоне ответственности МУП «УЗСПТС». Работы на них ведутся в соответствии с графиком. В этом году на строительство перехода будет направлено 156 миллионов рублей.

На левом берегу ведется строительство еще одного масштабного объекта – четвертого моста через Обь.

– Город – это живой организм, он растет, развивается. Мы прикладываем все усилия, чтобы автомобилисты, жители города с наименьшими потерями прошли период строительства этих знаковых для Новосибирска объектов, – подчеркнул Юрий Сердюк.

В Новосибирске продолжают обновлять и парк общественного транспорта. **Минтранс РФ** одобрил заявку на приобретение в лизинг 40 автобусов большого класса, работающих на газомоторном топливе.

Они будут обслуживать два городских маршрута: №23 «Общественный торговый центр – ОРМЗ» и №45 «Чемской бор – Областная больница».

С 2020 года национальный проект **БКАД** позволяет использовать федеральные средства не только для ремонта дорог, тротуаров, комплексного ремонта магистралей, но и закупать новый общественный транспорт.

– За каждую партию новой техники городам приходится конкурировать. Мы доказываем необходимость обновления автопарка, заявок в **Минтранс** поступает много, – отметил мэр Новосибирска Анатолий Локоть. – Техника будет приобретаться на условиях софинансирования.

<https://rg.ru/2020/09/29/reg-sibfo/v-novosibirske-moderniziruiut-gorodskuiu-infrastrukturu.html>

На ту же тему:

<https://nsk.rbc.ru/nsk/29/09/2020/5f730bfe9a7947d7e01483fe>

ИНТЕРФАКС; 2020.29.09; ПУТИН: ПРЕДПРИНИМАЮТСЯ УСИЛИЯ ПО НОРМАЛИЗАЦИИ ПРЕРВАННОГО КАРАНТИНОМ ТРАНСПОРТНОГО СООБЩЕНИЯ МЕЖДУ РФ И БЕЛОРУССИЕЙ

Россия и Белоруссия предпринимают усилия по восстановлению транспортного сообщения, прерванного в связи с коронавирусом, заявил **президент РФ Владимир Путин**.

«Сейчас предпринимаются усилия по нормализации прерванного карантинном транспортного сообщения между Россией и Белоруссией. Рассчитываю, что это послужит активизации прямых межрегиональных обменов по всем направлениям, станет важным шагом к возобновлению полномасштабных контактов в культурно-гуманитарной сфере», – сказал **Путин**, выступая по видеоконференцсвязи на открытии Форума регионов двух стран.

Авиасообщение между Россией и Белоруссией было приостановлено в середине марта по инициативе правительства РФ в связи с закрытием транспортного сообщения из-за объявленной Всемирной организацией здравоохранения 11 марта пандемии коронавирусной инфекции.

Пресс-служба правительства РФ 20 сентября сообщила, что Россия возобновляет авиасообщение с Белоруссией с 21 сентября, полеты в Минск будут выполняться с периодичностью один раз в неделю. «Аэрофлот» открыл на своем сайте продажу билетов из Москвы в Минск с 26 сентября.

27 сентября посол России в Белоруссии Дмитрий Мезенцев заявил, что эпидемия COVID-19 является препятствием для восстановления транспортного сообщения между РФ и Белоруссией в прежнем режиме.

«Мы очень хотим, чтобы восстановилось железнодорожное, автомобильное, авиасообщение в штатном прежнем режиме. Но мы с вами не можем не чувствовать

реалии, которые формируют, о чем нас информирует министерство здравоохранения и служба государственных санитарных врачей России и Белоруссии», – сказал Мезенцев в интервью телеканалу СТБ.

«Может быть, нам не очень приятно, что мы не всегда можем подняться, поехать в Москву, в Петербург, в Брянск или Псков, как и наоборот. Но давайте потерпим. Тем более что самолеты уже стали летать: два рейса «Аэрофлота», два рейса Belavia. Верим, что будет расширение», – добавил Мезенцев.

На ту же тему:

<https://tass.ru/politika/9577285>

ТАСС; 2020.29.09; РАПОТА: СОЮЗНОЕ ГОСУДАРСТВО БЕЛОРУССИИ И РФ ДОЛЖНО УЧИТЫВАТЬ РАЗВИТИЕ ВЫСОКИХ ТЕХНОЛОГИЙ

Союзное государство Белоруссии и России в условиях стремительно меняющегося мира должно быть нацелено в будущее, успевая реагировать на высокотехнологические процессы. Об этом заявил его государственный секретарь Григорий Рапота на пленарном заседании VII Форума регионов РФ и Белоруссии, проходящего во вторник в режиме видеоконференции.

«Союзное государство должно быть нацелено в будущее, мы живем в стремительно меняющемся мире, речь уже идет о пятой технологической революции, повсеместной цифровизации, искусственном интеллекте, – сказал он. – От того, насколько эффективно в Союзном государстве будут реагировать на эти процессы, не выпадут из них, не окажутся в роли догоняющих стран, от этого будет зависеть наше будущее».

По словам Рапоты, в союзном строительстве есть хорошие примеры совместной работы, в частности это возведение БелАЭС, объединение усилий российских и белорусских ученых. «Объединяющими проектами могут стать строительство высокоскоростной магистрали, которая соединила бы Санкт-Петербург и Минск с выходом в Европу, освоение Арктики, решение вопроса отмены роуминга», – отметил он.

Рапота также подчеркнул, что в рамках Союзного государства удалось добиться того, чтобы россияне в Белоруссии и белорусы в России «чувствовали себя как в своей стране, как это было многие века». По его словам, граждане двух стран пользуются равными правами, социальными гарантиями, свободой передвижения, трудоустройства, равным доступом к медицинским и образовательным услугам. Белоруссия и Россия, сказал он, формируют единое экономическое, научно-техническое и правовое пространство, объединенную транспортную систему и единый топливно-энергетический рынок, общее культурное и образовательное пространство. Кроме того, в рамках Союзного государства осуществляется координация миграционной политики, страны стремятся проводить согласованную макроэкономическую и промышленную политику.

<https://tass.ru/politika/9578271>

СПУТНИК МИНСК; ВАЛЕРИЙ МЕЛЬНИКОВ; 2020.29.09; ГОЛОВЧЕНКО: ТРАНСПОРТНОЕ СООБЩЕНИЕ С РФ ВОССТАНОВИМ, ИСХОДЯ ИЗ СИТУАЦИИ

В настоящее время возобновлено только авиационное сообщение, что продиктовано эпидемиологической ситуацией.

При восстановлении транспортного сообщения с Россией все действия направлены будут на то, чтобы не усугубить эпидемиологическую ситуацию, об этом заявил премьер Беларуси Роман Головченко по итогам Форума регионов, передает корреспондент Sputnik. По его словам, в последнее время отношения с российской стороной развивались в нормальном ключе, но из-за пандемии не хватало живого общения.

«Это, наверное, свойственно нашему менталитету, что сначала надо, как у нас принято говорить, посидеть рядком, поговорить с лотком. Тогда проще, наверное, решаются проблемные вопросы», – образно отметил глава правительства.

При этом Роман Головченко считает, что именно отсутствие в этой связи прямых контактов было главным препятствием, «которое было и существует до сих пор несмотря на то, что движение началось».

После чего он добавил, что транспортное сообщение пока в таком ограниченном формате существует только для авиарейсов.

«Но, как сегодня мы договорились на форуме, что будем и дальше работать по полному снятию всех ограничений, конечно же, исходя из реально складывающейся ситуации и эпидемиологической безопасности», – подчеркнул премьер.

По его мнению, это необходимо, «чтобы не дай бог не усугубить картину (с коронавирусом – Sputnik)».

<https://sputnik.by/society/20200929/1045785964/Golovchenko-transportnoe-soobschenie-s-RF-vosstanovim-iskhodya-iz-situatsii.html>

ЛОГИРУС; 2020.29.09; РОССИЯ ХОЧЕТ «ВПИСАТЬСЯ» В НОВЫЕ МАРШРУТЫ КИТАЯ

Китай наращивает транзитные потоки через коридор «Восток – Запад», заявила руководитель проекта по развитию экспортной логистики Российского экспортного центра (РЭЦ) Алевтина Кириллова на транспортно-логистическом форуме «Грузовая панорама». История вопроса Китайские грузы поедут в Европу «смешанным» путем Из пяти провинций собирает Китай почту в Европу Европа забирает китайские грузы в основном с железной дороги Перерасчет маршрута: транзитные китайские грузы ищут и, кажется, нашли новый путь в Европу Так, за январь-июль объем транзитных перевозок контейнеров в сообщении «Китай – Европа – Китай» по сети РЖД вырос более чем в 1,5 раза в годовом соотношении – до 250 тыс. TEU. В августе же перевозки увеличились почти вдвое – до 59,4 тыс. TEU, а отправка груженых контейнеров удвоилась до 57,7 тыс. TEU, согласно данным РЖД. По словам госпожи Кирилловой, этому поспособствовал переток грузов на железнодорожный транспорт во время пандемии коронавируса. Также спикер напомнила, что КНР открывает новые маршруты через Киргизию и Узбекистан. Речь идет о южном направлении проекта «Экономический пояс Великого шелкового пути», выступающем, по ее словам, конкурентом Транссибирской магистрали. В начале июня был открыт новый транспортный коридор из Китая в Европу через Узбекистан в обход России и Казахстана. В скором времени реализуют и второй участок – через Туркменистан в Азербайджан – в Турцию и Европу. В том числе проектируется железная дорога «Китай – Киргизия – Узбекистан». Российская сторона выразила интерес к этому маршруту. В частности, как рассказала Алевтина Кириллова, РЭЦ отправил предложения в **Минтранс РФ** для активизации совместной работы с Китаем по этому направлению. – Для нас это тоже экспорт транспортных услуг – сервисы наших операторов на чужих железнодорожных магистралях, – отметила спикер. На подготовку технико-экономического обоснования строительства железнодорожной магистрали Правительство РФ планирует выделить порядка 200 млн рублей.

https://logirus.ru/news/custom_and_ved/rossiya_khochet_vpisatsya_v_novye_marshruty_kitaya.html

ТАСС; 2020.29.09; ПЛАН РАЗВИТИЯ ВОДОРОДНОЙ ЭНЕРГЕТИКИ РОССИИ ДО 2024 ГОДА МОГУТ УТВЕРДИТЬ В 2020 ГОДУ

План развития водородной энергетики в России на период 2020-2024 годов к настоящему времени прошел все стадии согласования и направлен в правительство. Минэнерго надеется на утверждение документа до конца этого года, сообщил директор департамента

государственной энергетической политики Минэнерго России Алексей Кулапин в рамках расширенного заседания комитета Госдумы по энергетике по теме водородной энергетики.

«Этот план прошел все необходимые стадии согласования и на сегодняшний день внесен в правительство, мы надеемся, что в ближайшее время он будет утвержден. В результате реализации этого плана наша страна сможет активнее развивать одну из «зеленых» альтернатив нефти и газа в соответствии с практиками ведущих зарубежных государств», – сказал он.

Кулапин отметил, что документ разрабатывался в соответствии с поручением заместителя **председателя правительства РФ** Юрия Борисова в тесной кооперации с коллегами из Минэкономразвития, Минпромторга, Минобрнауки, **Минтранса**, рядом заинтересованных организаций и таких компаний, как «Газпром», «Новатэк» и госкорпорация «Росатом».

План развития водородной энергетики до 2024 года предусматривает создание органов управления и координации, разработку концепции развития водородной энергетики. Кулапин также отметил, что концепция развития водородной энергетики также может быть готова в этом году.

«Я надеюсь, что к концу года мы сможем завершить ее доработку и провести ее презентацию», – считает он.

Мероприятия в рамках поддержки развития водородной энергетики в РФ до 2024 года включают в себя разработку мер по стимулированию государственной поддержки развития водородной энергетики, в том числе такие, как подготовка предложений по внесению изменений в соответствующие государственные программы в части стимулирования использования водородных технологий в различных секторах экономики, разработку мер поддержки по реализации приоритетных пилотных проектов в области производства энергетического водорода, в том числе и по созданию опытно-промышленных установок, разработку мер государственной поддержки экспорта энергетического водорода. Планом также предусматривается создание кластеров и полигонов в целях апробации и комплексного внедрения технологий водородной энергетики и разработка порядка отбора приоритетных пилотных проектов в области водородной энергетики.

<https://tass.ru/ekonomika/9584527>

ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2020.29.09; УЧЕНИЯ ПО ПРЕСЕЧЕНИЮ АНВ ПРОШЛИ НА ОХРАНЯЕМОМ ОТИ КУБАНИ

Цель мероприятия – отработка взаимодействия сотрудников ведомственной охраны **Минтранса России** и правоохранительных органов.

На прошлой неделе на Кубани прошли плановые учения по пресечению попыток совершения противоправных действий на охраняемых объектах транспортной инфраструктуры. В мероприятии принимали участие команда «Центральная» Краснодарского филиала ФГУП «УВО **Минтранса России**» и представители силовых структур Краснодарского края.

По легенде учений, нарушитель проник в подмостовую территорию охраняемого автомобильного моста через реку Кубань. Оператор видеонаблюдения зафиксировал нарушение и доложил о случившемся своему руководству. Далее о инциденте были проинформированы краевые правоохранительные органы. К месту происшествия выдвинулась дежурная смена ведомственной охраны и задержала нарушителя. На месте был обнаружен предмет, напоминающий взрывное устройство. Охрана сигнальной лентой обозначила опасную зону.

По плану взаимодействия на место прибыла оперативная группа полиции, приняла задержанного нарушителя, а учебный взрывоопасный предмет поместила в специальный контейнер для транспортировки.

Подводя итоги учений руководитель оперативной группы ОМВД России по Гулькевичскому району Владимир Бедоев отметил слаженную работу всех задействованных структур.

«Убеждён, что подобные учения помогают добиваться от каждого чёткого понимания того, что и как он должен делать в чрезвычайной ситуации. Нужно действовать грамотно и быстро, только так мы выполним нашу главную задачу по обеспечению транспортной безопасности в регионе», – резюмировал он.

https://www.securitymedia.ru/news_one_11576.html

На ту же тему:

<https://mt.krasnodar.ru/novosti/na-okhranyaemom-uvo-mintransa-obekte-provedeny-ucheniya-s-silovymi-strukturami-kubani/>

<https://krasnodar.bezformata.com/listnews/mintransa-obekte-provedeni-ucheniya/87571863/>

DP.RU; 2020.29.09; В СЗФ УВО МИНТРАНСА РОССИИ СОСТОЯЛАСЬ ИТОГОВАЯ АТТЕСТАЦИЯ РАБОТНИКОВ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

В учебном центре Северо-Западного филиала ФГУП «УВО Минтранса России» состоялась итоговая аттестация учебной группы работников ГУП «Петербургский метрополитен» в количестве 33 человек прошедших подготовку по программе «Повышение квалификации работников, осуществляющих наблюдение и (или) собеседование в целях обеспечения транспортной безопасности», а также группы из 4 человек по программе «Повышение квалификации работников, включенных в состав групп быстрого реагирования». Все слушатели показали высокие результаты итоговой аттестации.

Этот выпуск стал первым со времени введения ограничительных мер. В течение десяти рабочих дней, в которые проводилась подготовка специалистов ТБ, и во время самого экзамена строго соблюдались меры по ограничению распространения новой коронавирусной инфекции, предписанные Роспотребнадзором России. Значительная часть сегодняшних выпускников успешно прошли обучение в учебном центре филиала в 2019 году. Работники групп быстрого реагирования (ГБР), напротив, недавно приняты на работу в ГУП «Петербургский метрополитен».

Северо-Западный филиал ФГУП «УВО Минтранса России» желает успехов в трудовой деятельности всем выпускникам, а также приглашает на обучение по программам повышения квалификации по другим категориям обеспечения транспортной безопасности.

https://www.dp.ru/a/2020/09/29/V_SZF_UVO_Mintransa_Rossi/

ЗАПОЛЯРНАЯ ПРАВДА; 2020.29.09; ЗАЩИТА ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Сотрудники **Минтранса России** с начала года задержали более 120 нарушителей на транспортных объектах Сибири.

Среди нарушений самым распространённым стало алкогольное опьянение. Также 12 человек были задержаны за попытку проникновения по поддельным документам. На объектах дорожного хозяйства было зафиксировано больше всего нарушений. На автовокзалах – 62 нарушения, на железнодорожных – 40, воздушных – 12, морских и речных – 7.

По Сибири есть населённые пункты, из которых можно выбраться только по воздуху или воде, в связи с этим обеспечение безопасности транспортных объектов работниками

Сибирского филиала ведомственной охраны **Минтранса России** имеет большое значение для стабильности и развития региона.

Сибирский филиал ФГУП «УВО **Минтранса России**» отвечает за 95 объектов транспортной инфраструктуры. В их число входят аэропорты, объекты аэронавигации, мосты и путепроводы, автовокзалы и железнодорожные вокзалы, объекты морского и речного транспорта, а также склады взрывчатых и горюче-смазочных материалов.

<https://gazetazp.ru/news/gorod/zaschita-transportnoj-infrastruktury.html>

ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2020.30.09; БУДУЩЕЕ ЗА ТЕХНИЧЕСКИМИ КЛАСТЕРАМИ; ПЕРСПЕКТИВЫ ТРАНСПОРТНОГО ОБРАЗОВАНИЯ ГЛАЗАМИ СТУДЕНТОВ

Транспортные университеты в будущем превратятся в технологические кластеры – студенты и преподаватели займутся активным развитием отраслевой науки, будут разрабатывать и реализовывать инновационные проекты. Как ускорить трансформацию высшего образования, обсудили участники дистанционной форсайт-сессии «Транспорт 2035», прошедшей 25 сентября на форуме «Транспортное образование и наука».

В форсайт-сессии приняли участие 80 студентов и аспирантов из 17 транспортных вузов страны, а также эксперты – представители **Минтранса РФ** и ОАО «РЖД». Студенты и аспиранты, объединившись в семь команд, на протяжении двух дней форума занимались разработкой проектов и предложений по развитию отраслевых университетов. Результаты своей работы они презентовали экспертам в минувшую пятницу.

Как отметил студент **Российского университета транспорта (МИИТ)** Иван Сергеев, университеты будущего должны быть оснащены по последнему слову техники. «В первую очередь речь идёт о VR-оборудовании и специализированных тренажёрах. И упор в учебных планах должен быть сделан на практические занятия. Также необходимо организовать коворкинг-центры, в которых студенты смогут поработать над реализацией проектов индивидуально или в команде с преподавателями», – подчеркнул он.

Коворкинг-центры уже сегодня активно создаются на базе вузов. Так, в **РУТ (МИИТ)** такой центр, где можно проводить тренинги, мастер-классы, лекции, творческие вечера, интеллектуальные игры, публичные встречи и собрания, был открыт в ноябре 2019 года. В коворкинге есть вся необходимая мебель, небольшая сцена, флип-чарт (доска-мольберт), телевизоры.

В январе этого года ОАО «РЖД» открыло коворкинг-центр в Иркутском госуниверситете путей сообщения – в специальной аудитории оборудованы коллективные и индивидуальные рабочие места с доступом к высокоскоростному Интернету, есть возможность проводить полноценные презентации проектов. Программой взаимодействия компании с университетскими комплексами железнодорожного транспорта до 2025 года предусмотрено создание на базе всех отраслевых вузов студенческих научных инкубаторов и акселераторов.

Для эффективной работы по всем направлениям – от учебного до научного – отраслевые университеты должны наладить тесное взаимодействие. И первый шаг к этому – создание единого информационного пространства транспортных вузов. «Все отраслевые высшие учебные заведения вне зависимости от их принадлежности к конкретному виду транспорта должны составлять единую систему для обеспечения главной задачи – подготовки высококвалифицированных специалистов-транспортников», – уверен студент Ростовского госуниверситета путей сообщения Алексей Забелин.

Как подчеркнул директор **Административного департамента Минтранса РФ Константин Пашков**, идея создания единого портала транспортных вузов в ведомстве уже обсуждается. Предполагается, что посетители портала получат доступ к отраслевой литературе, методическим пособиям, презентациям и другому полезному видеоконтенту. Также там будут проводиться видеоконференции и открытые лекции. «**Конечно, это**

финансово затратное мероприятие, но его необходимо реализовать. В транспортных университетах реализуются разные программы, работают уникальные специалисты, и их совместная работа принесёт хорошие плоды», – уверен он.

Решить проблему трудоустройства выпускников образовательных организаций студенты предложили с помощью реализации проекта Open portfolio. Его разработала одна из студенческих команд, в которую вошли в том числе студенты Уральского государственного университета путей сообщения (УрГУПС). «Проект основан на технологии блокчейн, благодаря которой университеты смогут фиксировать успеваемость каждого студента. Эти данные попадут в единый распределённый реестр, к которому получают доступ потенциальные работодатели. Применяя различные фильтры, HR-специалисты смогут увидеть достижения соискателей, их навыки и на основе этого подберут наиболее подходящих работников», – рассказала студентка УрГУПС Алина Рябова.

Как подчеркнул заместитель начальника Департамента управления персоналом ОАО «РЖД» Александр Збарский, наиболее интересные и актуальные идеи студентов взяты на вооружение и будут поддержаны компанией.

<https://gudok.ru/newspaper/?ID=1537022>

ИНТЕРФАКС; 2020.29.09; РОСАВТОДОР ИЩЕТ ПОДРЯДЧИКА ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА II ЭТАПА ОБХОДА ВОЛГОГРАДА ЗА 22,3 МЛРД РУБЛЕЙ

ФКУ «Управление автомобильной магистрали Москва-Волгоград **Федерального дорожного агентства**» (структура Росавтодора) объявило открытый конкурс для выбора подрядчика строительства II этапа обхода Волгограда, следует из материалов сайта госзакупок.

В рамках конкурса планируется выбрать подрядчика строительства и реконструкции участков автомобильной дороги Р-22 «Каспий». Контракт предусматривает работы на участке длиной в 25,7 км. Сдать объект обязаны до 30 сентября 2024 года.

Цена контракта не должна превышать 22,304 млрд рублей. Источник финансирования работ – средства федерального бюджета.

Ранее сообщалось, что Главгосэкспертиза выдала положительное заключение на проектно-сметную документацию строительства II этапа обхода Волгограда в Городищенском районе Волгоградской области.

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

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

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

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

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

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

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

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

ИНТЕРФАКС; 2020.29.09; МОСТ ЧЕРЕЗ РЕКУ ПУР В ЯНАО ПЛАНИРУЕТСЯ ОТКРЫТЬ 16 ОКТЯБРЯ

Движение по мосту через реку Пур в Ямало-Ненецком автономном округе будет открыто 16 октября, написал губернатор ЯНАО Дмитрий Артюхов в своем Instagram.

«16 октября откроем долгожданное движение по Пуровскому мосту. Ближайший ледостав впервые для жителей Пуровского, Тазовского и Красноселькупского районов пройдет без сложностей с переправой», – отметил он.

На мосту уже завершены основные работы, в том числе уложен асфальт и нанесена разметка. В настоящее время идет подключение мачт освещения, асфальтирование проездов и установка дорожных знаков.

Ранее сообщалось, что ввести объект в эксплуатацию планируется в конце 2020 года. Подрядчиком строительства моста является ОАО «Мостострой-11» (МОЕХ: MST5). В августе генеральный директор «Мостостроя» Николай Руссу заявлял журналистам, что строительство завершится в ноябре, несмотря на некоторые сложности, возникшие из-за ситуации с коронавирусом. Так, нарушались графики поставок необходимых элементов и конструкций, рабочие заражались инфекцией и были госпитализированы.

В декабре 2018 года ЯНАО и ООО «Региональная инфраструктурная компания» (РИК) подписали концессионное соглашение сроком на 15 лет, проект предусматривает строительство автомобильной дороги Коротчаево – поселок Уренгой протяженностью 2,46 км, в том числе моста через реку Пур длиной 1,02 км, и последующую эксплуатацию до 2034 года. Планируется, что инвестор вернет затраты за счет платы, которая будет взиматься за проезд грузового транспорта.

В феврале 2019 года Газпромбанк (МОЕХ: GZPR) и РИК подписали кредитное соглашение о финансировании проекта строительства участка автодороги Коротчаево-Уренгой, в том числе моста. Общий объем финансирования, по соглашению, должен составить 9,6 млрд рублей, из них Газпромбанк предоставит 6 млрд рублей.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ural-news/9580433>

ИНТЕРФАКС; 2020.29.09; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА ПРОЕКТНУЮ ДОКУМЕНТАЦИЮ I ЭТАПА СТРОИТЕЛЬСТВА СШХ

Главгосэкспертиза России выдала положительное заключение на проектно-сметную документацию на первый этап строительства железнодорожной линии Обская – Салехард – Надым (Северный широтный ход, СШХ), говорится в сообщении ведомства.

В рамках первого этапа будет выполнена инженерная подготовка и защита территории для возведения совмещенного моста через реку Обь в районе Салехарда. Длина проектируемой русловой части мостового перехода достигнет 2,48 км, расчетный объем перевозок или грузонапряженность – 23,9 млн тонн промышленных грузов в год.

В частности, в ходе инженерной подготовки и защиты территории будет отсыпана дамба и обустроены площадки промораживания для сохранения вечной мерзлоты в основании опор.

Кроме того, в подготовительный период сооружаются причалы на правом и левом берегах Оби для перевозки грузов, строительные и технологические площадки, автодорожные подъезды к ним, вахтовые поселки строителей, локальные очистные сооружения.

Финансирование планируется осуществлять за счет средств бюджета Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО), средств федерального бюджета и средств компании-концессионера – ООО «СШХ».

Генеральным проектировщиком является ООО «ТрансПроект».

В августе губернатор ЯНАО Дмитрий Артюхов заявлял, что планируется уже в эту зиму начать работы по строительству моста через Обь. Его стоимость оценивается в 80 млрд рублей.

Как сообщалось, создание СШХ пропускной способностью 23,9 млн тонн грузов в год призвано сократить протяженность транспортных маршрутов от месторождений в северных районах Западной Сибири до портов Балтийского, Баренцева и Карского морей, а также обеспечить развитие Арктики. Основные участники – «Российские железные дороги» (РЖД), «Газпром» (МОЕХ: GAZP) и Ямало-Ненецкий автономный округ – должны профинансировать реконструкцию собственной ж/д инфраструктуры, строительство новых объектов выполнит концессионер.

Газовая монополия создала «дочку», которая обеспечит реконструкцию и усиление до требуемых технических параметров железнодорожного участка Надым-Пангоды (104 км). РЖД должны реконструировать 188-километровый участок Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево Свердловской железной дороги, а также примыкающую линию Коноша – Котлас (Архангельская область) – Чум (Коми) – Лабитнанги (ЯНАО) на Северной железной дороге (включая станцию Обская).

В свою очередь концессионер должен построить железнодорожную часть моста через Обь и подходы к ней, новый ж/д участок Салехард-Надым, а также ж/д часть моста через Надым и подходы к ней (353 км).

Концессионером было выбрано ООО «СШХ». В декабре 2017 года фирма бывшего замглавы министерства регионального развития РФ (позднее занимал пост **замминистра** строительства и жилищно-коммунального хозяйства РФ) Юрия Рейльяна – ООО «Управляющая компания «СШХ» (УК «СШХ») – стала владельцем 50,1% ООО «СШХ». У структуры «Российских железных дорог» – АО «КРП-Инвест» – в этой компании было 49,9%.

В настоящее время, согласно данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», 99,97% ООО «СШХ» у АО «РЖД-Инфраструктурные проекты», 0,03% – у ООО «УК СШХ».

ТАСС; 2020.30.09; В ГОСДУМЕ ПОПРОСИЛИ ВОЛОДИНА ПОСПОСОБСТВОВАТЬ ОТКЛОНЕНИЮ ЗАКОНОПРОЕКТА О ТАКСИ

Первый зампреда комитета Госдумы по госстроительству и законодательству Вячеслав Лысаков направил обращение на имя спикера нижней палаты Вячеслава Володина с просьбой к нему и фракции «Единая Россия» принять решение о прекращении рассмотрения законопроекта о регулировании таксомоторной деятельности. Копия письма есть в распоряжении ТАСС.

Речь идет о законопроекте, который был внесен в 2018 году группой парламентариев, включая самого Лысакова, прошел первое чтение и с тех пор готовится комитетом Госдумы по транспорту и строительству ко второму. При этом, по словам Лысакова, подготовленные комитетом поправки «вызвали жесткую критику со стороны депутатов,

сенаторов, представителей органов государственной власти и крупнейших общественных объединений России».

Лысаков указывает на то, что изначально концепция законопроекта заключалась «в снятии административных барьеров для входа на рынок такси и служб заказа легкового такси при одновременном усилении государственного контроля и ответственности участников рынка», при этом для начала работы служб заказа предусматривалась уведомительная система. Профильный комитет, утверждает он, концепцию изменил, «в качестве руководящей идеи теперь выступает ограничение доступа на рынок, установление максимально большого количества фильтров доступа».

Депутат также напомнил, что ранее законопроект в его редакции с учетом разработанных в комитете поправок четыре раза получил отрицательные отзывы Государственно-правового управления (ГПУ) администрации **президента РФ**. Недовольство закрытым характером работы комитета над законопроектом, по его словам, выражали Российский союз промышленников и предпринимателей, «Деловая Россия» и «Опора России».

«В связи с этим прошу вас и фракцию ВПП «Единая Россия» принять политическое решение о возвращении законопроекта № 481009-7 на первое чтение с целью его дальнейшего отклонения», – резюмировал Лысаков. В беседе с ТАСС он также добавил, что следует вернуться к рассмотрению проекта закона о такси, внесенного в конце 2019 года группой сенаторов, который был возвращен комитетом авторам со ссылкой на нарушение регламентных норм.

Дебаты вокруг законопроекта

При доработке законопроекта ко второму чтению споры возникли вокруг регулирования деятельности агрегаторов такси, а также по поводу необходимости установки в машинах тахографов и таксометров. С этим была связана критика со стороны ГПУ. Последнее заседание комитета по транспорту, на котором рассматривался закон о такси, состоялось в конце весенней сессии Госдумы. Тогда не удалось прийти к окончательному решению вопроса о работе в такси самозанятых граждан.

В конце июля руководитель фракции «Единая Россия» Сергей Неверов сообщил журналистам, что в осеннюю сессию нижней палаты планируется внесение либо отдельного согласованного законопроекта, либо блока поправок к уже внесенной инициативе по регулированию работы такси.

В сентябре крупнейшие российские агрегаторы такси («Везет», Gett, «Яндекс.Такси», «Ситимобил» и «Максим») выступили с совместными предложениями по законодательному регулированию рынка пассажирских перевозок. В компаниях убеждены, что в нем необходимо предусмотреть возможность работы в такси самозанятым. Агрегаторы видят необходимым отказаться от введения ограничений на количество транспортных средств, используемых для осуществления поездок такси в регионах. При этом рассматриваемый в Госдуме законопроект, по их мнению, не учитывает сейчас цифровизацию и тенденции рынка.

<https://tass.ru/ekonomika/9586669>

ТАСС; 2020.29.09; «РУСГИДРО» ИЗУЧАЕТ ВОПРОС РАЗМЕЩЕНИЯ ПЯТИ ЗАПРАВОК ДЛЯ ЭЛЕКТРОКАРОВ НА САХАЛИНЕ

Генерирующая компания «Русгидро» в настоящее время прорабатывает вопрос о местах размещения пяти электрозаправочных станций на Сахалине. Об этом сообщил представитель компании в рамках конференции, проведенной «ВТБ Капитал Инвестиции».

«Прорабатывается локация для установки пяти быстрых электрозаправочных станций на Сахалине», – сказали в компании.

«Русгидро» отмечает, что в настоящее время подписаны соглашения о сотрудничестве с администрациями Приморского края, Амурской и Сахалинской областей.

На территории Дальнего Востока работают 15 быстрых электрозаправочных станций. В апреле 2020 года сообщалось, что в дальнейшем количество зарядных станций для электромобилей может быть увеличено.

Зарядные станции устанавливаются на парковках супермаркетов и торгово-развлекательных центров, у офисов Единых расчетных центров «Русгидро» и на традиционных автозаправках. Станции компании работают в режиме быстрого заряда, который позволяет подзарядить автомобиль за несколько минут, а полная зарядка занимает менее получаса. Порты заправочных станций поддерживают электрокары как японских, так и европейских производителей.

<https://tass.ru/ekonomika/9582085>

ТАСС; 2020.29.09; В ЯРОСЛАВСКОЙ ОБЛАСТИ РАСШИРЯТ ЛЬГОТЫ ПО ТРАНСПОРТНОМУ НАЛОГУ ДЛЯ МНОГОДЕТНЫХ СЕМЕЙ

Ярославские депутаты предложили расширить льготы по транспортному налогу для многодетных семей. Соответствующий законопроект внесен на рассмотрение депутатами фракции «Единая Россия», сообщает во вторник **пресс-служба** Ярославской областной думы.

По данным облдумы, раньше ярославские многодетные освобождалась от уплаты налога на автомобили с двигателями до 100 лошадиных сил. Теперь же этот показатель будет увеличен до 150 лошадиных сил. Таким образом, перечень семей, которые смогут воспользоваться данной налоговой преференцией, будет увеличен.

«Думаем, эта мера поддержки будет востребована. Я напомним, что о необходимости расширения мер соцподдержки семей с детьми говорил **президент России Владимир Владимирович Путин**. Мы также неоднократно отмечали, что сегодня областной бюджет нацелен на решение наиболее острых социальных вопросов. И мы обязаны находить все возможности для поддержки самых уязвимых слоев населения», – приводит слова председателя думы Алексея Константинова **пресс-служба**.

Льгота будет предоставляться одному из родителей в отношении одного транспортного средства.

По данным регионального управления по социальной и демографической политике, в Ярославской области проживают 11,3 тыс. многодетных семей. Из них около 4 тысяч (36%) воспользовались ранее установленной льготой по транспортному налогу.

<https://tass.ru/ekonomika/9580359>

ТАСС; 2020.29.09; УЧЕНЫЕ СМОГЛИ ДО 20% СНИЗИТЬ ЭНЕРГОЗАТРАТЫ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ ЗА СЧЕТ «УМНОГО» КОНТРОЛЛЕРА

Специалисты Сибирского федерального университета совместно с коллегами из Берлинского технического университета (Германия) разработали контроллер для интеллектуального управления энергозатратами, способный до 20% повысить энергоэффективность аккумулятора электромобиля. Об этом ТАСС сообщили в **пресс-службе** вуза.

«Специалисты по информационным технологиям Сибирского федерального университета совместно с коллегами из Германии создали интеллектуальный PI-контроллер на основе нейронной сети. По словам ученых, такой контроллер может использоваться в электромобиле, чтобы снизить энергозатраты, улучшить характеристики и продлить срок службы его механических компонентов. По предварительным оценкам, в зависимости от режимов эксплуатации для различных энергосистем автомобиля энергоэффективность электромобиля может повышаться до 20%», – сказали ТАСС в университете.

В основе контроллера лежит технология интеллектуальной оценки и перераспределения энергозатрат устройства, в которое он встраивается. Контроллер учитывает десятки параметров, среди которых особенности дорожного покрытия, давление в шинах и другие

факторы. Затем он выбирает оптимальный режим заряда батареи и передвижения электромобиля с максимальной экономией энергии. Авторы считают, что разработка может быть востребована не только в области транспорта – контроллер также применим для продления автономной работы таких устройств как мобильные телефоны и некоторые виды космических аппаратов.

«Одна из особенностей контроллера заключается в том, что чем больше нюансов он должен принять во внимание, тем сложнее будут «интеллектуальные мозги» устройства, а значит – энергоэффективность такого электромобиля может быть еще выше», – приводит **пресс-служба** вуза слова заведующего кафедрой вычислительной техники Сибирского федерального университета Олега Непомнящего.

Авторы работы планируют продолжить разработку систем интеллектуального управления различного назначения. Для этого на базе Политехнического института Сибирского федерального университета создается экспериментальный образец электромобиля, еще одна тестовая установка готовится к запуску на базе Института космических и информационных технологий СФУ.

<https://tass.ru/sibir-news/9575781>

РИА НОВОСТИ; 2020.29.09; В ДАНИИ ИЗДАДУТ ЗАКОН, ЗАЩИЩАЮЩИЙ ВОДИТЕЛЕЙ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ

Правительство Дании подготовило законопроект, по которому всем пользователям электросамокатов придется носить шлемы, сообщает «ЕвроПульс».

По данным министерства транспорта страны, у водителя электросамоката риск получить повреждения в аварии в семь раз выше, чем у велосипедиста. Отчасти – из-за отсутствия защиты, особенно при поездках по городу.

В 2019 году власти признали электросамокат полноценным видом транспорта. Водителей обязали подавать другим участникам движения сигналы о намерениях (например, повернуть или остановиться). По правилам, они должны это делать, как велосипедисты – одной рукой. Но при этом удержать равновесие на самокате сложнее. В результате многие просто игнорируют эту норму.

Популярность электросамокатов в европейских городах быстро растет. Этим летом из-за пандемии коронавируса COVID-19 еще больше людей стали ими пользоваться. Плюсов много – больше времени проводишь на воздухе и не нужно ездить в общественном транспорте, что снижает риск заражения.

<https://ria.ru/20200929/daniya-1577932924.html>

DR.RU; 2020.29.09; ЭЛЕКТРОННЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ НАКЛАДНЫЕ СТАЛИ ДОСТУПНЫ НА DROP-CAT

Логистический сервис DropCat от Edisoft запустил возможность работы с электронными транспортными накладными (ЭТрН). Новый документ заменит бумажный аналог, оформляемый при перевозке грузов.

Ожидается, что цифровизация перевозочных документов (по разным оценкам от 1,8 до 3 млрд), ежегодно оформляемых перевозчиками, существенно сократит издержки бизнеса, ускорит и упростит прохождение контрольно-надзорных процедур.

В течение 2020 года в России шла подготовка к эксперименту по запуску электронной транспортной накладной, организованному **Министерством транспорта**. Одним из участников эксперимента выступила компания Edisoft – разработчик сервиса DropCat.

Планируется, что с 1 октября бизнес, подключившийся к эксперименту с ЭТрН, будет сопровождать свои перевозки электронными транспортными накладными. Итоги эксперимента позволят проанализировать эффективность нововведения на практике и сформировать конкретные предложения по изменению нормативно-правовых актов.

Edisoft совместно с ФГУП «ЗащитаИнфоТранс» (разработчик прототипа информационной системы **Минтранса России**) и ФБУ «Росавтотранс» (организатор проведения эксперимента) успешно провели тестирование сервиса DropCat. В числе первых операторов ЭТрН в России прошли предварительный этап испытаний и получили доступ к участию в основной части эксперимента.

DropCat может легко обрабатывать электронные транспортные накладные, а также взаимодействовать с прототипом государственной информационной системы. Для пользователей DropCat реализован необходимый функционал работы с ЭТрН. Предусмотрены также механизмы интеграции с учетными системами наших клиентов.

В ходе тестирования в DropCat сформированы первые электронные транспортные накладные, сведения из которых в онлайн-режиме переданы в прототип ИС **Минтранса России**. Сервис готов работать как с базовым сценарием использования ЭТрН, так и с дополнительными сценариями «Переадресовка» и «Смена водителя в пути следования».

Справка

Пилотный проект продлится до 30 октября 2020 года. Эксперимент пройдет на территории Москвы, Московской, Калужской, Рязанской областей, Татарстана и Краснодарского края. Курирует переход на цифровую модель документооборота межведомственная рабочая группа в составе представителей **Минтранса России**, ФНС России, МВД России.

https://m.dp.ru/a/2020/09/29/IElektronnie_transportnie

BUSINESS FM; 2020.29.09; КАКИЕ НОВЫЕ ШТРАФЫ ПРИГОТОВИЛИ ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ В ГИБДД?

МВД разместило на сайте regulation.gov.ru проект новой редакции перечня неисправностей и условий, запрещающих эксплуатацию автомобилей, сообщает «Коммерсантъ».

Штраф можно будет получить за езду на летней резине зимой и на шипованной летом, а также за использование нештатных ксеноновых элементов в оптике. Сумма штрафа – минимум 500 рублей. Предполагаемые нововведения оценивает **вице-президент Национального автомобильного союза Антон Шапарин**.

– МВД выступает с абсолютно логичной структурой, у нас есть технический регламент, который уже содержит подобные нормы. Однако, к глубокому сожалению, слепое копирование не значит, что данные действия логичны. Например, в техрегламенте содержится запрет на наклеивание на фары защитных пленок, что является абсолютным нонсенсом. В России у миллионов автовладельцев наклеены подобные пленки, на светопропускаемость они никаким образом не влияют, но зато защищают фары от повреждений, затертостей и так далее. Но сейчас они становятся вне закона. Что касается возможности наконец-то выписывать штрафы за несоответствие шин сезону, то тоже норма не очень разумная. С одной стороны, все правильно, а с другой стороны, у нас страна очень разная, и если на севере в мае еще где-то лежит снег, то в Сочи уже лето полным ходом. Поэтому, конечно, технический регламент должен бы содержать более развернутую градацию, а не условно два сезона, и по-хорошему такие меры должны устанавливаться на региональном уровне.

– А минимальный штраф в 500 рублей означает, что планка верхняя может быть беспредельной?

– Нет, штраф 500 рублей выписывается, потому что статья КоАП 12.5 предусматривает именно такое наказание, то есть никакой вилки в данном случае не закладывается, штраф только 500 рублей, и проблем с его оплатой, я думаю, ни у кого в России не возникнет.

– Туда попадает скидка в 50%?

– Да, 50-процентная скидка к данному штрафу также применима, то есть потенциально нарушитель сезонности шин может попасть на штраф в 250 рублей.

Некоторые водители предпочитают ксеноновые фары, потому что такие лампы ярче обычных галогеновых и потребляют меньше электроэнергии. Специалисты отмечают, что такие фары могут ослепить встречных водителей и инициативу о штрафах понять можно. Проблема в том, что МВД подходит к проблеме не с той стороны, считает **директор Национального общественного центра безопасности движения Сергей Канаев**.

«Там будет больше лазеек, и придаться здесь можно абсолютно к любому автомобилю, то есть в данном случае можно говорить о том, что некоторые автомобили оснащены автоматической регулировкой фар, другие оснащены специальной оптикой, третьи ручной регулировкой. И все это в данном случае собирается в кучу, не разбирая, и говорят: если всего этого нет, вы не имеете права устанавливать ксеноновые лампы. В параметрах автомобиля тоже непонятно, как разобраться, потому что производители делают их под международный стандарт, а не под какое-то законодательство третьих стран. Если вы хотите бороться с ксеноновыми фарами в принципе, потому что они ослепляют людей, тогда предложите это на уровне российского законодательства. Конечно, закон не имеет обратной силы – у кого такие фары стоят и стояли раньше, уже нет, но все, кто сейчас продает машины, они должны быть оснащены только светодиодными фарами или обычными галогеновыми лампами, но ни в коем случае не ксеноновыми. И это решение вопроса. По этому пути как раз идут многие европейские страны, американские и юго-восточные».

Ранее масштабные поправки в правила дорожного движения подготовил **Минтранс**. Они предусматривают изменения правил стоянки и остановки, накладывают ограничения на максимальную скорость некоторых видов транспортных средств, а также вводят новые стандарты тонировки автомобильных стекол. Но все это пока на стадии обсуждения.

<https://www.bfm.ru/news/454361>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2020.29.09; НЕ ТЯНИ РЕЗИНУ; В РОССИИ ЗАПРЕТЯТ ЕЗДИТЬ ЛЕТОМ НА ШИПОВАННЫХ ШИНАХ

МВД предлагает запретить эксплуатировать автомобили с летними шинами зимой и с шипованными покрышками летом. Давно устаревший перечень условий и неисправностей, при которых запрещается эксплуатация транспорта, решено обновить. Проект постановления правительства, закрепляющий эти требования, размещен на портале проектов нормативных актов regulation.gov.ru для общественного обсуждения.

Напомним, что в техническом регламенте Таможенного союза о безопасности колесных транспортных средств давно закреплен запрет на эксплуатацию в летний период (июнь, июль, август) машин, укомплектованных шинами с шипами.

А также запрещена в зимний период (декабрь, январь, февраль) эксплуатация автомобилей, не укомплектованных зимними шинами. Однако для применения этой нормы на практике она должна была быть закреплена в российском правоустанавливающем документе. Это требование решено внести в перечень неисправностей.

При этом в проекте документа указано, что по решению региональных властей летний и зимний периоды могут быть увеличены. Что разумно, поскольку страна у нас большая и продолжительность лета, а также зимы в Мурманске или в Ханты-Мансийске сильно отличается от Сочи или Севастополя.

Что же будет грозить нарушителям, которые попытаются в июне шлифовать асфальт шипами, когда документ будет принят? Наказание по части 1 статьи 12.5 Кодекса об административных правонарушениях – предупреждение или штраф 500 рублей.

При этом зимние шины должны быть установлены зимой на всех колесах автомобиля. Равно как и шипованные. То есть сэкономить у предприимчивых граждан, которые устанавливали шипованную резину только на ведущие колеса, не получится.

Идея закрепить сезонное использование шин в правилах ходила давно. Действительно, зимой удивляют и доставляют немало хлопот фуры, которые на обледеневшем асфальте не могут въехать на мост и собирают многокилометровые пробки.

Летом действительно странно ездить на шипах, тем более что тормозной путь у автомобиля увеличивается минимум в полтора раза. Не предназначены они для торможения на сухом и горячем от жары асфальте.

Однако сопротивление эта норма вызывала именно у владельцев фур и автобусов. Уж слишком дорогая зимняя резина для этой техники.

Кстати, именно дороговизна шин привела к тому, что протекторы на них восстанавливают. И для восстановленных шин в проекте широко и подробно расписаны запреты их использования. Например, запрещено устанавливать восстановленные шины, которые старше 7 лет. Или устанавливать шины с восстановленным протектором на переднюю ось. Конечно, владельцев легковушек это не касается. Легковые шины не восстанавливают. А вот владельцам грузовиков и автобусов придется внимательно прочитать эти новые требования, когда документ вступит в силу.

В требованиях к обзорности четко прописано, что запрещается эксплуатация автомобилей, у которых светопропускание ветрового стекла и стекол, обеспечивающих переднюю обзорность для водителя, менее 70 процентов. Надо сказать, что эта норма также взята непосредственно из технического регламента. Сейчас в перечне неисправностей указан ГОСТ, который предусматривает прозрачность ветрового стекла 75 процентов, а боковых передних – 70 процентов.

Еще одно новое требование. Если ветровое стекло все-таки окрашено или тонировано – в пределах оставшихся 30 процентов, – то эта тонировка не должна искажать правильное восприятие белого, желтого, красного, зеленого и голубого цветов. Зеркальная тонировка по-прежнему запрещена.

Отдельно прописано требование по светопропусканию этих стекол для бронированных автомобилей – оно должно быть не менее 60 процентов.

Запрещается также эксплуатировать автомобиль, у которого отсутствуют предусмотренные конструкцией противосолнечные козырьки. За это также могут оштрафовать на 500 рублей.

<https://rg.ru/2020/09/29/v-rossii-zapretiat-ezdit-na-letnih-shinah-zimoi-a-na-shipovannyh-letom.html>

На ту же тему:

<https://iz.ru/1067010/2020-09-29/avtoekspert-otcenil-ideiu-vnesti-zapret-na-letnie-shiny-zimoi>

КОММЕРСАНТЪ (Н.НОВГОРОД); РОМАН КРЯЖЕВ; 2020.29.09; СКАТЕРТЬЮ АВТОДОРОГА; ГОРДУМА ВЕРНУЛА НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ ПЛАНОВО УБЫТОЧНЫЙ НПАТ

Первым решением нового созыва городской думы стала передача в государственную собственность Нижегородской области планово убыточного муниципального предприятия «Нижегородпассажиравтотранс» (МП НПАТ) и автобусов Нижегородской городской транспортной компании (НГТК). Чиновники и депутаты заявили, что региональное правительство более эффективно справится с организацией пассажирских перевозок. В 2011 году предприятие уже передавали из областной собственности в городскую, чтобы как раз наладить работу и разобраться с многомиллионными убытками. Вчера у депутатов не возникло вопросов, почему спустя девять лет НПАТ по-прежнему в кризисе, а его долги выросли с 600 млн до 1,2 млрд руб. **Министр транспорта Павел Саватеев** заподозрил предыдущее городское руководство в организации «серых схем» перевозки пассажиров, когда муниципальное предприятие было вынуждено конкурировать с частными компаниями.

Собравшись на первое заседание, депутаты думы Нижнего Новгорода поддержали решение администрации передать министерству имущества региона муниципальный НПАТ (43 нежилых здания, 38 сооружений, семь земельных участков, 307 автобусов и другое движимое имущество) и Нижегородскую городскую транспортную компанию. НГТК владеет 50-ю «ЛиАЗами» и была учреждена городской администрацией, чтобы закупаемые городом автобусы не попали в конкурсную массу в случае банкротства НПАТа.

Город возвращает области предприятие после девяти лет руководства им. Напомним, в 2011 году бывший губернатор Валерий Шанцев передал планово убыточный НПАТ вместе с долгами в 600 млн руб. администрации города, также получив одобрение депутатов нижегородской думы. За это время у предприятия сменились восемь руководителей, но прибыльным оно не стало. На заседании думы и.о. председателя комитета по управлению городским имуществом и земельными ресурсами Нина Захарова сообщила, что работа предприятия в 2019 году признана неэффективной – фактический доход от перевозок пассажиров оказался ниже их себестоимости. По ее словам, непокрытый убыток МП составил 1,2 млрд руб. Несмотря на увеличение субсидий из областного бюджета в 2019 году, покрывших практически все убытки, финансовую устойчивость НПАТа в мэрии признали «слабой». Кроме того, по итогам прошлого года у НПАТ имеется долгосрочная задолженность перед Сбербанком в размере 612 млн руб. Предыдущий мэр Нижнего Новгорода Владимир Панов взял кредит на 800 млн руб., чтобы покрыть многолетние долги автопарков перед Пенсионным фондом. Поскольку предприятия не платили взносы, налоговики блокировали расчетные счета НПАТа и предупреждали, что подадут в суд на его банкротство.

Учитывая, что минтранс Нижегородской области в конце прошлого года забрал себе полномочия в сфере организации пассажирских перевозок, логично выглядит и обращение в мэрию за передачей НПАТ, чтобы управлять им напрямую. Правительство области проводит транспортную реформу и создает агломерацию из девяти крупнейших городов региона (Нижнего Новгорода, Арзамаса, Бора, Балахны, Дзержинска, Кстова, Богородска, Городца и Заволжья), объединяя их транспортные схемы. Главная цель, декларируют в правительстве, – «обеспечить комфортное и безопасное перемещение граждан на общественном транспорте». Для этого власти обещают провести «масштабное обновление подвижного состава городского общественного транспорта». Конкурс на разработку маршрутной сети агломерации выиграло АО «Институт „Стройпроект“» из Санкт-Петербурга, запросив за свои услуги 74,25 млн руб. «Передача предприятий в областную собственность не отразится на исполнении доходной части города. Наоборот, в бюджете Нижнего Новгорода высвободятся средства, которые ранее предполагалось направить на лизинговые платежи и компенсацию выпадающих доходов предприятий», – сообщили „Ъ“ в региональном правительстве.

У нового созыва думы не возникло никаких вопросов по поводу возврата НПАТ в областную собственность. Только Олег Лавричев, избранный вчера спикером думы, поинтересовался причинами длительного упадка НПАТ. В администрации ответили, что убыток всегда был плановым. **Министр транспорта области Павел Саватеев** высказал мнение, что виновато «бесконтрольное и беспринципное отношение к формированию маршрутной сети в Нижнем Новгороде»: «Едет один автобус муниципального предприятия, а перед ним по этому же маршруту едут восемь частных маршруток. Мне кажется, эта серая схема, когда частные перевозчики забирали у НПАТа и пассажиров, и работу, привела к убыткам и недополучению доходов. Я уж не говорю, насколько некачественным, некомфортным и нестабильным было оказание услуг частными перевозчиками, которые порой не хотели доезжать до конечных пунктов». И.о. мэра города Юрий Шалабаев добавил, что у областного правительства большие планы по модернизации системы пассажирских перевозок, в том числе с привлечением

«федеральных институтов развития» (речь идет о сотрудничестве с ВЭБ.РФ по возможному финансированию строительства новых станций метро в Нижнем Новгороде). По его мнению, представителям этих институтов проще работать с региональными властями, в том числе в части формирования маршрутной сети и тарифов НПАТ.

«С точки зрения экономической целесообразности передача НПАТ в область – решение правильное. У города нет денег, чтобы содержать и модернизировать это предприятие, вносить лизинговые платежи за автобусы. Я и в 2011 году был против его передачи Нижнему Новгороду с непогашенными долгами. С тех пор финансовая дыра в НПАТ увеличилась вдвое, поэтому пошутил на комиссии, что эта афера не удалась. С другой стороны, вопрос, за что же город отвечает и как в глаза жителям будет смотреть, тоже остается открытым», – отметил председатель бюджетной комиссии Марк Фельдман.

Правительство региона также прорабатывает вопрос передачи в областную собственность другого муниципального предприятия – «Нижегородэлектротранс».

<https://www.kommersant.ru/doc/4511078>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА ЦЕНТРАЛЬНОГО ОКРУГА; ЭЛИНА ТРУХАНОВА; 2020.29.09; «РОГАТЫЙ» ЕЩЕ ПОТЯНЕТ; ЯРОСЛАВЦЫ БУДУТ ЕЗДИТЬ НА ТРОЛЛЕЙБУСАХ, ОТ КОТОРЫХ ОТКАЗАЛИСЬ В ТВЕРИ

Парадокс: на дорогах Твери – города, где успешно работает завод электротранспорта, выпускающий, в частности, современные трамваи, электротранспорта с некоторых пор нет вообще. Ни современного, ни старого, ни трамваев, ни троллейбусов. Хотя все это совсем недавно было. За ненадобностью тверские троллейбусы сейчас продаются в другие города. В Ярославль, например, на днях приехали десять бортов – здесь от экологически чистого вида транспорта отказываться не планируют.

Свой трамвай, служивший городу с 1901 года, тверитяне оплакали осенью 2018-го, когда был закрыт последний маршрут, троллейбус, возивший пассажиров больше полувека, – весной 2020-го. Оплакали – без всякого преувеличения: судя по соцсетям, горожане о своих транспортных потерях искренне сожалели.

Исчезновение трамвая с городских улиц власти объяснили чрезвычайной изношенностью путей, угрожающей безопасности пассажиров. Тогда, два года назад, людей убеждали, что перерыв в трамвайном движении – дело временное, на период ремонтных работ, но с тех пор ни ремонта путей, ни трамвайных вагонов тверитяне на городских улицах не видели. Наоборот – наблюдали демонтаж контактной сети и рельсов.

Исчезновение троллейбусов вообще прошло без комментариев власти. В конце прошлого года состоялась передача полномочий по городскому электротранспорту правительству области, но какой-либо информации о судьбе «рогатого» на официальном интернет-ресурсе правительства корреспондент «РГ» не нашел, а ответа на свой запрос от регионального **министерства транспорта** ждал два месяца, но так и не дождался. Там удостоили вниманием только трамвай, надежда на возрождение которого все-таки теплится, сообщив, что после передачи полномочий «уже проведена инвентаризация имущества, проектно-изыскательские работы по реконструкции трамвайных путей в процессе». Согласно тому же ответу областного **минтранса**, дальше предстоит провести капитальный ремонт депо, приобрести новый подвижной состав и протестировать новые трамвайные пути и тяговые подстанции.

«При пуске трамвайного движения планируется реализовать маршруты N5 ДСК – Автовокзал и N11 Кольцевая улица – Автовокзал. Пассажиропоток на данных маршрутах, по предварительным оценкам, составит 7,5 миллиона поездок в год. Интервал движения между составами будет составлять пять минут. Предполагается, что на маршруты выйдут 30 единиц подвижного состава – 17 на маршрут N5 и 13 на маршрут N11», – сообщили в профильном ведомстве. Правда, сроки реализации планов чиновники не назвали. Сколько на это отпущено времени: два года, три, десять?

О том, что трамвай в Тверь рано или поздно вернется, с 2018 года заявлялось не раз. На пресс-конференции по итогам 2019 года тверской губернатор Игорь Руденя, например, заверил, что все зоны, где в городе проходили трамвайные пути, в том числе выведенные из оборота в начале двухтысячных годов, в генплане Твери зарезервированы под развитие транспортной схемы.

– Поэтому никто там ничего строить не будет, это все ожидает своего часа, – порадовал хорошей новостью горожан глава региона. Добавив, что «вместе с ВЭБом Тверь сейчас заходит в проект по восстановлению трамвая».

Осталось только дожждаться этого «своего часа». А вот надеяться на второе пришествие троллейбуса, судя по игнорированию этой темы представителями власти, не приходится. С февраля нынешнего года в регионе совместно с госкорпорацией развития ВЭБ.РФ внедряется новая модель пассажирских перевозок: как информирует облправительство, по 85 маршрутам областного центра и Калининского района по четкому расписанию уже курсируют больше 470 новых низкопольных синих автобусов экостандарта «Евро-5». Они, очевидно, просто вытеснили менее мобильные троллейбусы, несмотря на всю экологичность последних. Ну а когда Москва, на которую Тверь в этом вопросе ориентируется, отказалась от своих троллейбусов (заменяв их на электробусы!), понятно стало окончательно: о «рогатых» надо забыть.

18 сентября посетившая Тверь рабочая группа Госсовета РФ признала местный опыт по развитию новой транспортной модели передовым и достойным масштабирования по всей России. Не все тверитяне с этим мнением согласны.

– Самый удобный, экологичный и экономичный транспорт убили. Теперь даже никакой альтернативы нет, если «синий» не дожждаться. Раньше ходили три вида транспорта, и все было очень удобно, а теперь город превратили в село, – сокрушается в местном паблике в соцсети Светлана Литвинова.

«Вот и стали мы деревней», «сегодня в горсаду посмотрел на мосты: тоска зеленая – ни трамвая, ни троллейбусов...», «после уничтожения электротранспорта многие стали называть Тверь «деревней», «я от 6-й горбольницы до Московской площади теперь добираюсь 40 – 50 минут. Я за это время этот же маршрут пешком прохожу» – аналогичных по смыслу высказываний в сети сейчас много.

Часть оставшихся без дела тверских троллейбусов уехала в Ярославль – здесь от этого вида транспорта отказываться не думают. Хотя повод для беспокойства у ярославцев несколько месяцев назад тоже был – когда городские власти приняли решение о переносе троллейбусного депо с улицы Городской Вал в трамвайное депо на Ленинградском проспекте, а освободившийся участок земли отдать под жилую застройку. Тогда даже вставал вопрос о «временном» закрытии одного из троллейбусных маршрутов, но после возмущения жителей все было оставлено по-старому.

По словам начальника управления городского пассажирского транспорта мэрии Ярославля Сергея Волканевского, город приобрел у Твери по остаточной стоимости десять машин: шесть 2012 года выпуска и четыре 2014 – 2015-го. Обошлась покупка примерно в 4,7 миллиона рублей. Добирались до нового места работы все борты на жесткой сцепке, на буксирах. После осмотра и отладки все они выйдут на маршруты.

Всего же в ярославском парке троллейбусов сегодня насчитывается 116 машин. Правда, со слов Сергея Волканевского, износ большинства достиг 90 процентов, поэтому обновление насущно необходимо. Кроме Твери переговоры о приобретении электротранспорта ведутся с Москвой, заменившей троллейбусы на электробусы. Пару лет назад столица уже дарила Ярославлю 20 бывших в употреблении трамваев. Но на городские линии ежедневно выходят 43 вагона – в общем, обновление требуется и им. И хотя срок эксплуатации трамваев может достигать до 30 лет, многие устарели морально.

К новым машинам ярославцы тоже, конечно, присматриваются, и, как сказали в транспортном управлении, «сейчас идут переговоры с производителями по

троллейбусам», благо, соответствующих предприятий достаточно. А вот об электробусах или троллейбусах с автономным ходом, то есть способных часть пути пройти без «рогов», пока приходится только мечтать. Если обычный троллейбус стоит в среднем 15 миллионов, то с автономным ходом – около 20, а электробус – вообще от 40 миллионов рублей. Хотя электробус в Ярославле несколько лет назад тестировался.

– На тот момент в эксплуатации электробусов было много технических сложностей, – вспоминает Сергей Волканевский. – Сейчас модели уже более доработанные, хотя даже в Москве с ними поначалу были технические проблемы. Ведь должна существовать зарядная инфраструктура – и в парках, и на линиях, а это все затратно. Кроме того, дорого обходится замена литий-ионной батареи, когда ее ресурс заканчивается. Сам по себе электробус вроде экономичный, но содержание и эксплуатация его очень дороги.

Вот и получается, что для бюджета провинциального города автобус как вид общественного транспорта сегодня, увы, – самый оптимальный вариант (если, например, новый ЛиАЗ стоит примерно 7,5 – 11 миллионов, а ПАЗ – от 1,7 млн). Сохранение в таких городах электротранспорта – задача, выполняемая с трудом.

<https://rg.ru/2020/09/29/reg-cfo/iaroslavcy-budut-ezdit-na-trollejbusah-ot-kotoryh-otkazalis-v-teri.html>

ТАСС; 2020.29.09; ОКОЛО 800 ГРАЖДАН УЗБЕКИСТАНА ВЫЕХАЛИ НА РОДИНУ ПОЕЗДОМ ИЗ ВОЛЖСКОГО

Около 800 граждан Узбекистана во вторник отправились на родину поездом из Волжского в Волгоградской области. Об этом ТАСС сообщили в волгоградском регионе Приволжской железной дороги (ПривЖД).

«Сегодня в 21:57 (20:57 мск) поездом Волжский – Ташкент на родину отправились 800 граждан Узбекистана», – сказала представитель ПривЖД.

Она уточнила, что в пятницу, 25 сентября, первым поездом в Ташкент уехали более 900 человек. Третий рейс по маршруту Волжский – Ташкент запланирован на 1 октября.

«Сейчас в Волжском в мусульманском культурно-просветительском центре остаются два гражданина Узбекистана. Городские власти, благотворительные организации, просто неравнодушные люди всех вероисповеданий оказали помощь, чтобы было питание. В центр были доставлены кровати и матрасы. Так что мы готовы принять новых людей, которые хотят вернуться на родину. Сколько их и когда они прибудут будет известно только завтра», – сообщил ТАСС муфтий Центрального духовного управления мусульман Волгоградской области Абдулла Хаджи.

Палаточный городок

В начале сентября на железнодорожной станции «Первомайская» в Ростове-на-Дону появился стихийный палаточный городок, где отправки домой ожидали до 2 тыс. граждан Узбекистана. Выезжающие – трудовые мигранты, приехавшие в Южный и Северо-Кавказский федеральные округа на сезонные работы. В предыдущие годы они покидали РФ после завершения сезона работ на автобусах или машинах, однако из-за наложенных в период пандемии ограничений поступить так же в этом году оказалось невозможным.

8 сентября из Ростова-на-Дону в Ташкент поездом уехали 900 граждан Узбекистана, 12 сентября специальный состав вывез столько же человек со станции Лихая. 19 сентября вывозной поезд с 734 гражданами Узбекистана убыл со станции Лихая в Ростовской области в Ташкент.

<https://tass.ru/obschestvo/9584769>

ПРАЙМ; 2020.29.09; «ОБЪЕДИНЕНИЕ ВАГНОСТРОИТЕЛЕЙ» ПРЕДЛАГАЕТ ПРОГРАММУ МЕР ПОДДЕРЖКИ ВАГНОСТРОЕНИЯ ДО 2024 Г

Союз «Объединение вагоностроителей» (ОВС), куда входят крупнейшие российские производители грузовых вагонов, предлагает разработать комплексную программу мер

поддержки грузового вагоностроения до 2024 года, а также сохранить и расширить меры тарифного и технического регулирования, говорится в сообщении организации.

Объединение сообщает, что 22 сентября 2020 года состоялось заседание рабочей группы Госсовета РФ по направлению «Энергетика», в рамках которого, в том числе, рассматривались вопросы, связанные с обеспечением Восточного полигона инновационным грузовым подвижным составом. В работе заседания принял участие **исполнительный директор «Объединения вагоностроителей» Евгений Семенов.**

«Для предотвращения системного кризиса в отрасли, выполнения задач, поставленных президентом и правительством РФ по развитию железнодорожного транспорта и связанных отраслей экономики, ОВС предлагает разработать и реализовать комплексную программу мер поддержки грузового вагоностроения на период до 2024 года, сохранить и расширить меры тарифного и технического регулирования. Такая работа станет катализатором для формирования дополнительного спроса на грузовые вагоны и, как следствие, ускорения темпов замещения низкоэффективного эксплуатируемого парка подвижным составом, обладающим улучшенными техническими характеристиками», – говорится в сообщении.

По информации ОВС, на фоне доминирующей доли в российском парке вагонов старых конструкций (свыше 1 миллиона единиц в России) объемы их списания по сроку службы сократились, в результате средние темпы обновления парка грузовых вагонов в ближайшем десятилетии не превысят 25-27 тысяч вагонов в год.

«Факторами, сдерживающими инновационное развитие парка грузовых вагонов в России являются: отсутствие справедливой тарификации для перевозок грузов в инновационных вагонах нового поколения, повышающих эффективность работы железнодорожной инфраструктуры; отсутствие регуляторных механизмов, стимулирующих приоритетную поставку на сеть новых вагонов с наиболее эффективными параметрами для владельца инфраструктуры и сокращение количества неисправного парка низкоэффективных вагонов на инфраструктуре ОАО «РЖД» в условиях снижения спроса на подвижной состав», – пишет союз.

По оценкам экспертов, общая дополнительная потребность Восточного полигона в инновационных вагонах для обеспечения вывоза перспективных объемов составляет не менее 100 тысяч единиц, что позволяет рассчитывать на рост спроса на продукцию грузового вагоностроения.

Объединение добавляет, что препятствия для повышения эффективности отечественного железнодорожного транспорта создают введение отдельными железнодорожными администрациями стран ЕАЭС и СНГ дискриминационных мер по недопуску российского инновационного подвижного состава к перевозкам в межгосударственном сообщении, включая транзит, при сохранении практики, нарушающей требования техрегламентов Таможенного союза, в части продления срока службы грузовых вагонов старого поколения без прохождения процедуры сертификации.

«Если вовремя не предпринять меры по сглаживанию наступающего кризиса, можно с уверенностью сказать, что можно ожидать практически непоправимые последствия для отрасли российского вагоностроения – уже к 2025 году могут быть потеряны компетенции, кадровый, производственный и научный потенциал, будут заморожены либо отменены проекты по созданию вагонов следующего поколения», – цитирует ОВС **Семенова.**

По его словам, которые приводятся в сообщении, в результате, к моменту восстановления спроса на подвижной состав отечественное машиностроение не сможет обеспечить потребности рынка в новых, качественных и высокоэффективных грузовых вагонах, что не только спровоцирует дефицит парка и невозможность обеспечения национальной экономики в перевозках грузов железнодорожным транспортом, но и создаст зависимость

от импортной продукции, что идет вразрез со всеми целями и задачами реализуемых проектов по «импортозамещению».

По данным ОВС, выступление союза было поддержано крупнейшими грузоотправителями. В свою очередь представитель Минпромторга России Денис Пак, пишет ОВС, в выступлении сообщил, что государство готово поддерживать предприятия транспортного машиностроения, создающие инновационные продукты, в том числе, за счет использования средств из Фонда развития промышленности (ФРП) при проведении работ и изысканий, направленных на повышение глобальной конкурентоспособности российской промышленности и проведения политики импортозамещения, и постановления правительства РФ о субсидировании части затрат на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы.

«По итогам заседания рабочей группой Госсовета поддержана необходимость сохранения действующих и введения дополнительных механизмов тарифного стимулирования перевозок в инновационных вагонах, включая вагоны для тяжеловесного движения с грузоподъемностью свыше 80 тонн, вагоны для скоростного движения, вагоны сочлененного типа и со сменными кузовами, рефрижераторный подвижной состав», – резюмируется в сообщении.

Минпромторгу России совместно с РЖД, «Объединением вагоностроителей» и заинтересованными операторскими компаниями рекомендовано разработать комплекс мер развития и поддержки грузового вагоностроения в целях консолидации вагоностроительной отрасли, обеспечения баланса спроса и предложений на рынке подвижного состава, предсказуемости для всех участников рынка и ускоренный рост среднего веса поезда в первую очередь на Восточном полигоне, добавляет ОВС.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИЛЬЯ ИЗOTOV; 2020.29.09; КЕРЧЕНСКУЮ ПЕРЕПРАВУ СОХРАНЯТ КАК СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ОБЪЕКТ

С 30 сентября 2020 года 37 сотрудников, которые до сегодняшнего дня работали в штате оператора Керченской паромной переправы, будут уволены. Но сам транспортный морской узел сохранится как стратегический для Крыма объект.

Как сообщила **пресс-служба министерства транспорта Крыма**, в июне со всеми сотрудниками был заключен срочный договор на три месяца. Срок его действия истекает 30 сентября. Причиной закрытия переправы частная компания– оператор называет отсутствие грузоотправителей.

– Со стороны работников железнодорожной паромной переправы претензий на нарушение трудовых прав не поступало, – отметили в Минтрансе. – Компания со своей стороны при увольнении соблюдает все нормы и требования действующего законодательства.

Еще в июне, накануне запуска грузовых поездов по Крымскому мосту, на переправе было сокращено около 300 сотрудников. До сегодняшнего дня в штате по краткосрочным контрактам оставались еще 37 – это работники портов и члены экипажей паромов. По словам директора оператора морской железнодорожной паромной переправы порта «Крым» Дмитрия Забарова, уже завтра они будут уволены, но часть работников трудоустроят, и они займутся охраной имущественного комплекса порта.

– Собственники не хотят бросать этот объект, поскольку это стратегический для страны объект, дублирующий Крымский мост, – пояснил Забаров. – Его будут поддерживать в нынешнем состоянии. Паромы Керченской переправы будут проданы.

Напомним, накануне паром совершил последний рейс между портами «Кавказ» и «Крым». По данным Минтранса, за прошлую неделю переправа доставила в Крым всего груженный один вагон, в то время как по Крымскому мосту на полуостров перевезены 483 груженных вагонов. Таким образом, поле запуска грузового железнодорожного сообщения по Крымскому мосту дальнейшая работа переправы стала нецелесообразной.

<https://rg.ru/2020/09/29/reg-ufo/kerchenskuiu-perepravu-sohraniat-kak-strategicheskij-obekt.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.29.09; ПАРОМНАЯ ПЕРЕПРАВА МЕЖДУ КРЫМОМ И КУБАНЬЮ ОСТАНОВИЛА РАБОТУ ИЗ-ЗА ОТСУТСТВИЯ СПРОСА НА ПЕРЕВОЗКИ

Керченская паромная переправа приостанавливает работу на неопределенный срок из-за отсутствия спроса на перевозки, сообщает АО «АнРуссТранс» (оператор переправы).

«Причина остановки – отсутствие спроса на перевозки. Главным направлением деятельности Керченской переправы являлась перевозка железнодорожным вагонов с грузами, пассажиров и автомобилей. После открытия Крымского моста перевозки были переориентированы, и спрос на морское сообщение резко упал», – говорится в сообщении. По словам гендиректора АО «АнРуссТранс» Василия Анненкова, в понедельник паром выполнил свой последний рейс.

«28 сентября наш паром перевез последнюю партию вагонов. Заказов на железнодорожные перевозки у компании больше нет. Мы приняли решение остановить работу переправы», – приводятся в сообщении слова Анненкова.

Он также уточнил, что в 2019-2020 годах автопассажирский паром не выполнил ни одного рейса в проливе.

Всего в Керченском проливе работало три автопассажирских парома «АнРуссТранс». Последний рейс с пассажирами на борту сделал паром «Крым» в октябре 2018 г.

Из-за остановки Керченской переправы будет также прекращена работа морского порта, откуда паром совершал рейсы, сократят всех специалистов.

Порт и переправу обслуживало около 300 сотрудников, большинство из которых потеряет работу после остановки рейсов. Ранее оператор уже проводил сокращение персонала. В пиковые годы загрузки переправы её обслуживало более 700 сотрудников «АнРуссТранс». Керченская паромная переправа существовала с 1954 года. В конце 2004 года в рамках соглашения России и Украины о совместной эксплуатации Керченской переправы, оператором объекта стала группа компаний «АнРуссТранс». В 2018 года после ввода в эксплуатацию Крымского моста переправа оставалась единственным альтернативным мосту транспортным сообщением в Керченском проливе.

Переправа обеспечивала бесперебойную перевозку грузов, пассажиров и автомобилей. С 2004 года по настоящее время парома «АнРуссТранс» перевезли в Керченском проливе более 24 млн тонн грузов.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/9577941>

<http://crimea24.tv/content/rabotniki-predpriyatiya-zarance-znali/>

ИНТЕРФАКС; 2020.29.09; СУДОВЕРФЬ «ЛОТОС» МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ ЗАКАЗЫ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДО 20 ЗЕМСНАРЯДОВ – МИНТРАНС

АО «Судостроительный завод «Лотос» (МОЕХ: LOTS) (входит в Южный центр судостроения и судоремонта, структуру «Объединенной судостроительной корпорации») планируется задействовать в строительстве 20 самоходных земснарядов, сообщил замминистра транспорта РФ Юрий Цветков.

«Росморречфлотом осуществляется масштабная программа по модернизации и строительству речного обслуживающего флота, в состав которого входят земснаряды. Мы заказали сначала первые два дноуглубительных земснаряда. И рассчитываем ещё на два. То есть пока у нас в плане четыре», – сказал Цветков журналистам после церемонии закладки двух земснарядов во вторник.

Он добавил, что всего планируется построить 20 земснарядов.

«Все зависит от возможности лизинговых компаний, с которыми мы сейчас работаем, от возможностей Минпромторга. На 20 мы смотрим с оптимизмом, дальше будем работать. Стоимость средняя, зависит от комплектации, это до миллиарда рублей, то путём несложных математических упражнений можно получить искомую сумму (стоимость строительство всей серии судов – ИФ)», – уточнил **замминистра**.

Он подчеркнул, что земснаряды планируется строить на «Лотосе», поскольку преимуществом верфи является ее вхождение в особую экономическую зону.

«Мы хотели бы не расплыться, а сделать здесь такой кластер, который бы занимался строительством земснарядов самоходных», – сказал **Цветков**.

Как сообщалось, во вторник на верфи «Лотос» были заложены два самоходных земснаряда по заказу ПАО «ГТЛК». Планируется строительство еще двух подобных судов.

Совет директоров верфи ранее одобрил заключение сделки с ГТЛК на строительство 4 земснарядов. Каждый из двух контрактов предусматривает строительство двух роторно-ковшевых судов с роторным рыхлителем. Сроки изготовления двух из них – до 31 декабря 2022 года, еще двух – до 31 декабря 2023 года. Цена строительства каждого судна – 1 млрд 65 млн рублей. Лизингополучателем выступит **Росморречфлот**.

ИНТЕРФАКС; 2020.29.09; СУДОЗАВОД «ЛОТОС» НАЧАЛ СТРОИТЕЛЬСТВО ЗЕМСНАРЯДОВ ДЛЯ ГТЛК

АО «Судостроительный завод «Лотос» (МОЕХ: LOTS) (входит в Южный центр судостроения и судоремонта, ЮЦСС, структуру ОСК)аложило два самоходных земснаряда по заказу ПАО «ГТЛК», передал корреспондент «Интерфакса» с церемонии начала строительства.

Длина корпуса каждого судна составит 50 метров, ширина – 11,88 метра, высота борта – 2,97 метра, максимальная глубина выработки грунта – 10 метров, производительность – 900 кубометров в час.

«Никогда на нашем производственном комплексе такой заказ не делали, это новая линейка, которая будет заниматься дноуглублением. Поэтому для нас это новый вызов для предприятия», – сказал вице-губернатор Астраханской области Александр Шарыкин журналистам после церемонии.

Замминистра транспорта РФ Юрий Цветков напомнил, что помимо двух заложенных земснарядов, на астраханском «Лотосе» планируется построить еще два подобных судна.

Ранее сообщалось, что совет директоров верфи одобрил заключение сделки с ГТЛК на строительство 4 земснарядов. Каждый из двух контрактов предусматривает строительство двух роторно-ковшевых земснарядов с роторным рыхлителем. Сроки изготовления двух – до 31 декабря 2022 года, еще двух – до 31 декабря 2023 года. Цена строительства каждого судна – 1 млрд 65 млн рублей. Лизингополучателем выступит **Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот)**.

ИНТЕРФАКС; 2020.29.09; МИНТРАНС РФ РАСШИРИЛ ГРАНИЦЫ УГОЛЬНОГО ПОРТА ВГК НА САХАЛИНЕ

Границы **пункта пропуска** сахалинского угольного порта Шахтерск «Восточной горнорудной компании» (ВГК, крупный экспортер бурого угля в страны АТР) расширены, это позволит увеличить число стоянок для погрузки судов с 5 до 8.

Как говорится в сообщении ВГК, помимо допстоянок, расширение границ порта позволит дополнительно установить 7 якорных точек для судов, ожидающих погрузку. Более чем в 3 раза увеличится количество мест для таможенного и пограничного оформления судов – оформление документов в **пункте пропуска** смогут одновременно проходить 15 судов.

Таможенный пункт начал действовать в морпорту Шахтерск в 2019 году в рамках режима Свободного порта Владивосток.

Расширение границ порта также необходимо ВГК для реализации инвестпрограммы по увеличению объемов отгрузки угля до 20 млн тонн в год.

Как сообщалось, к концу 2021 года компания планирует запустить магистральный угольный конвейер стоимостью 7 млрд рублей и длиной 23 км, который соединит Солнцевский углеразрез и порт Шахтерск.

В 2019 году ВГК добыла на Сахалине 9,3 млн тонн угля или на 24% больше, чем в 2018 году. По итогам 2020 года она намерена отгрузить через морпорт Шахтерск 10,6 млн тонн угля против 8,8 млн тонн в прошлом году.

ВГК – основное угледобывающее предприятие Сахалина, на долю которого приходится около 80% всей добычи в регионе. Основные активы компании – ООО «Солнцевский угольный разрез» и «Угольный морской порт Шахтерск» – вошли в состав ВГК в 2013 году.

Утвержденные запасы ВГК превышают 300 млн тонн угля на Сахалине, также разведаны более 100 млн тонн в Магаданской области.

На ту же тему:

<https://iz.ru/1066993/2020-09-29/rasshireny-granitsy-sakhalinskogo-morskogo-porta-shakhtersk>

ИНТЕРФАКС; 2020.29.09; ТРИ УГОЛЬНЫХ СТИВИДОРА ПОРТА НАХОДКА СОЗДАЛИ КОМПАНИЮ ДЛЯ РЕКОНСТРУКЦИИ ПРИПОРТОВОЙ СТАНЦИИ

Три крупнейших стивидора, специализирующихся на перевалке угля через порт Находка в Приморском крае, учредили ООО «Реконструкция железнодорожной станции Мыс Астафьева» для реализации проекта реконструкции одноименной припортовой станции, следует из материалов системы «СПАРК-Интерфакс».

Компания зарегистрирована 25 сентября с уставным капиталом 100 тыс. рублей, в качестве основного вида деятельности указаны «прочие строительные специализированные работы».

Учредителями ООО выступили АО «Находкинский морской торговый порт» (крупнейшая стивидорная компания в порту Находка) – 44,72% долей, АО «Терминал Астафьева» – 43,35%, ООО «Компания «Аттис Энтерпрайс» – 11%. Миноритарным собственником выступает ООО «Портовые услуги» (Москва) – 0,93%.

Владельцем «Аттис Энтерпрайс» и «Портовых услуг» является ООО «Портовый холдинг» (Москва), 51% которого принадлежит Артему Козовому (сын Геннадия Козового, совладельца Evgaz), 49% – Татьяне Пустошинской.

«Находкинский морской торговый порт» в 2019 году перевалил 9,449 млн тонн угля, «Терминал Астафьева» – 2,95 млн тонн, «Аттис Энтерпрайс» – 1,438 млн тонн.

Развитие железнодорожной инфраструктуры станции Мыс Астафьева имеет критически важное значение для увеличения объемов перевалки угля в страны Азиатско-Тихоокеанского региона через порт Находка.

ПОРТНЬЮС; 2020.29.09; В ПЕТЕРБУРГЕ ПРОШЛИ ПЕРВЫЕ ИСПЫТАНИЯ БЕСПИЛОТНОГО СУДНА В ТЕСТОВОЙ АКВАТОРИИ «БЕСПИЛОТНИК»

Тестовая акватория «Беспилотник», созданная ФБУ «Администрация «Волго-Балт», предназначена для проведения испытаний беспилотных морских и речных судов и отработки технологий безэкипажного судовождения. Она включает в свой состав две испытательные площадки: в восточной части Ладожского озера и на 1371-м км реки Нева в Санкт-Петербурге.

Первым судном, прошедшим испытания, стал беспилотный катер компании ЗАО НПК «Промэлектроника».

«Беспилотник» является единственной официальной площадкой на внутренних водных путях в Российской Федерации для испытаний беспилотных морских и речных судов и отработки технологий безэкипажного судовождения. Проект реализован ФБУ

«Администрация «Волго-Балт» в сотрудничестве с ФГОУ ВПО «ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова» по поручению **Минтранса России** и **Росморречфлота**. Напомним, что к концу 2019 года в рамках федеральной целевой программы «Поддержание, развитие и использование системы ГЛОНАСС на 2012 – 2020 годы» была разработана технология e-Навигации, предусматривающая возможность запуска беспилотных судов.

<https://portnews.ru/portnewstv/128/>

ИНТЕРФАКС; 2020.30.09; «БЕЛАВИА» ВОЗОБНОВЛЯЕТ ПОЛЕТЫ В РФ

ОАО «Авиакомпания «Белавиа» возобновляет со среды полеты в Россию, рейсы будут осуществляться один раз в неделю в аэропорт «Домодедово».

«Выполнение рейсов «Белавиа» из Минска в Москву начнется с 30 сентября в аэропорт «Домодедово», один раз в неделю по средам», – проинформировала **пресс-служба** перевозчика.

Пресс-служба правительства РФ 20 сентября сообщила, что Россия возобновляет авиасообщение с Белоруссией с 21 сентября, полеты в Минск будут выполняться с периодичностью один раз в неделю. «Аэрофлот» открыл на своем сайте продажу билетов из Москвы в Минск с 26 сентября.

Ранее «Белавиа» продлила приостановку рейсов в Москву, Санкт-Петербург, Калининград, Краснодар, Сочи и Ростов-на-Дону до 30 сентября, в Воронеж, Казань, Нижний Новгород – до 24 октября.

Авиасообщение между Россией и Белоруссией было приостановлено в середине марта по инициативе правительства РФ в связи с закрытием транспортного сообщения из-за объявленной Всемирной организацией здравоохранения 11 марта пандемии коронавирусной инфекции.

ТАСС; 2020.30.09; АЭРОПОРТ БЛАГОВЕЩЕНСКА ПОЛНОСТЬЮ РЕКОНСТРУИРУЮТ ЗА ДВА ГОДА

Компания «АБС» представила предварительную концепцию реконструкции аэропорта Благовещенска. Новое здание будет почти в два раза больше старого корпуса, работы должны быть проведены за два года, сообщил в среду губернатор Амурской области Василий Орлов.

«Считаю, что инвестор, который зашел – сильный. Провести реконструкцию необходимо за два года. И компания, уверен, справится с поставленными задачами. Новый аэропорт будет отвечать самым современным требованиям и точно станет одним из лучших на Дальнем Востоке», – цитирует **пресс-служба** областного правительства слова Орлова.

Компания «АБС» (совместное предприятие УК «Аэропорты Регионов» и «Новаяпорт холдинг») признана победителем конкурса на реконструкцию и управление международным аэропортом Благовещенска в рамках концессии. На первом этапе инвестор планирует построить новый терминал рядом с залом прилета внутренних авиалиний.

Ранее сообщалось, что, по концессионным условиям, инвестор построит новый международный терминал, переоборудует грузовой комплекс аэропорта, проведет реконструкцию привокзальной площади с расширением парковки. Кроме того, будет модернизирован действующий терминал внутренних авиалиний.

«Компания «АБС» планирует привлечь новые маршруты в регион и развивать пассажиропоток. Как только он превысит 1 млн пассажиров в год, инвесторы запустят второй этап развития аэропортового комплекса», – отметили в **пресс-службе** правительства области.

<https://tass.ru/ekonomika/9586247>

РИА НОВОСТИ; 2020.29.09; ГД ПРИНЯЛА ЗАКОН ОБ УТВЕРЖДЕНИИ СРОКОВ КАПРЕМОНТА АЭРОДРОМОВ

Госдума на пленарном заседании во вторник приняла правительственный закон, расширяющий полномочия кабмина в части утверждения межремонтных сроков проведения капитального ремонта федеральных гражданских аэродромов.

«Минтранс России предлагается в абзаце пятом статьи 4 федерального закона «О государственном регулировании развития авиации» уточнить, что правительство Российской Федерации утверждает нормативы финансовых затрат и правила расчета размера бюджетных ассигнований только на капитальный ремонт аэродромов гражданской авиации, находящихся в федеральной собственности», – говорится в пояснительной записке к закону.

Таким образом, правительство сможет утверждать классификацию работ по содержанию и ремонту гражданских аэродромов, а также нормативы финансовых затрат.

Закон также дополнительно наделяет правительство полномочиями об утверждении межремонтных сроков проведения капитального ремонта.

<https://realty.ria.ru/20200929/aerodromy-1577941254.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/9578619>

ТАСС; 2020.29.09; UTAIR УВЕЛИЧИЛА КОЛИЧЕСТВО ПОЛЕТОВ ИЗ САМАРЫ В МОСКВУ И СУРГУТ

Авиакомпания Utair увеличила число рейсов, выполняемых из Самары в Москву и Сургут (Ханты-Мансийский автономный округ). Об этом сообщила во вторник пресс-служба перевозчика.

«Авиакомпания начала выполнять вечерние рейсы из Самары в Москву ежедневно, а утренние рейсы – пять раз в неделю: в понедельник, вторник, среду, пятницу и воскресенье», – сказано в сообщении.

Также Utair увеличил частоту полетов из Самары в Сургут до четырех раз в неделю: в понедельник, среду, пятницу и воскресенье. «Самара – важное направление для нашей авиакомпании. У Utair широкая сеть полетов из аэропорта Курумоч: в Екатеринбург, Минеральные Воды, Москву, Нижневартовск, Сургут. И мы продолжаем увеличивать программу полетов из Самары, чтобы сделать путешествия еще удобнее для наших пассажиров», – приводятся в сообщении слова президента «Utair – пассажирских авиалиний» Павла Пермякова.

<https://tass.ru/ekonomika/9577037>

ТАСС; 2020.29.09; В ТОБОЛЬСКЕ НАЧАЛСЯ ВТОРОЙ ЭТАП СТРОИТЕЛЬСТВА АЭРОПОРТА

Реализация второго этапа строительства аэропорта началась в Тобольске. Он подразумевает строительство аэровокзала, производственно-административного здания, гаража, склада для горюче-смазочных материалов и котельной, сообщили ТАСС во вторник в пресс-службе «Сибур Тобольск».

«Мы приступили ко второму этапу реализации проекта, который предусматривает строительство аэровокзала, производственно-административного здания, гаража для аэродромной техники, склада горюче-смазочных материалов, модульно-блочной котельной. Ведется погружение свай под здание гаража, подготовка строительной площадки под терминал», – сказали в пресс-службе. Ввести аэропорт в эксплуатацию и начать регулярные пассажирские рейсы планируется со второй половины 2021 года.

В пресс-службе добавили, что уже введены в эксплуатацию взлетно-посадочная полоса, рулежные дорожки и перрон аэродрома, а также навигационное, светосигнальное и метеорологическое оборудование. Взлетно-посадочная полоса включена в число

действующих аэродромов страны, ее параметры позволят принимать самолеты средней дальности типа Boeing 737-800, Tu-204/214 и Airbus A321 и Sukhoi Superjet 100.

Ведутся консультации с участниками рынка по выбору оператора аэродрома.

Реализация проекта ведется совместно компанией «Сибур» и властями Тюменской области. Его стоимость, по разным оценкам, составляет от 12 до 15 млрд рублей. Строительство авиаузла обеспечит потребности нефтегазохимических предприятий и будет способствовать развитию туризма в регионе.

<https://tass.ru/ural-news/9578065>

ИНТЕРФАКС; 2020.29.09; ВЛАСТИ УЗБЕКИСТАНА В ОКТЯБРЕ ЗАПЛАНИРОВАЛИ 11 ВЫВОЗНЫХ АВИАРЕЙСОВ ИЗ МОСКВЫ

Национальная авиакомпания Uzbekistan Airways в начале октября организует 11 вывозных чартеров из Москвы в областные центры Узбекистана, сообщила во вторник **пресс-служба** авиаперевозчика.

«С целью создания благоприятных условий для граждан Республики Узбекистан по возвращению на родину авиакомпания Uzbekistan Airways запланировала репатриационные рейсы из Москвы (аэропорт Внуково)», – говорится в сообщении.

По данным **пресс-службы**, 5-10 октября будет организовано 11 чартеров в областные центры Узбекистана – Андижан, Ургенч, Бухара, Термез, Самарканд, Фергана и Наманган. Воспользоваться данными рейсами могут только граждане республики при наличии справки с отрицательным результатом ПЦР-теста на COVID-19.

Uzbekistan Airways в течение сентября возобновила регулярные рейсы в Белоруссию, Турцию, ОАЭ, Казахстан и Киргизию. Пассажиры, прилетающие в Узбекистан из этих стран, должны предоставить сертификат о наличии отрицательного теста на коронавирус, сделанный только методом ПЦР не позднее, чем за 72 часа до полета. Пассажиры также должны заполнить анкету с обязательством пройти 14-дневную самоизоляцию.

Власти Узбекистана с 16 марта приостановили пассажирское транспортное сообщение с другими странами из-за угрозы распространения COVID-19. Для иностранных граждан и соотечественников организуются вывозные спецрейсы на родину. В частности, в Россию, будут продолжены полеты чартерных авиарейсов. Так, в сентябре **Минтранс** организовал около 30 вывозных чартеров из РФ.

ИНТЕРФАКС; 2020.29.09; ЯНАО НАМЕРЕН К ОКТЯБРЮ 2023Г РЕКОНСТРУИРОВАТЬ АЭРОПОРТ САЛЕХАРДА ЗА 2 МЛРД РУБ

Ямало-Ненецкий автономный округ ищет подрядчика для реконструкции находящегося в региональной собственности аэропорта Салехарда стоимостью порядка 2 млрд рублей.

В материалах, опубликованных на сайте госзакупок, говорится, что в настоящее время осуществляется прием заявок на участие в аукционе на поиск подрядчика для выполнения проектной документации, инженерных изысканий, строительство и ввод аэропортового комплекса Салехарда после реконструкции. Они принимаются до 14 октября. Сами торги намечены на 16 октября.

Первоначально власти ЯНАО объявляли аукцион в августе, но Федеральная антимонопольная служба (ФАС) обнаружила нарушения в данной закупке.

Максимальная цена договора составляла 2,042 млрд рублей, начать проектирование предполагалось в текущем году, подготовить проектную документацию и выполнить инженерные изыскания – до конца октября 2021 года, завершить строительство и ввести объект в эксплуатацию – до 30 сентября 2023 года.

Планируется строительство здания, где разместится зона прилета, реконструкция существующих помещений, создание переходных галерей с двумя телескопическими трапами, а также реконструкция светосигнального оборудования.

Победителем торгов стало АО «Челябинский радиозавод «Полет», но дирекция капитального строительства и инвестиций ЯНАО отказалось заключать с ним контракт, посчитав, что его заявка не соответствует требованиям законодательства.

«Полет» обратился с жалобой в ФАС. В сообщении службы говорится, что заказчик неправомерно отказал компании в заключении контракта, решив, что она предоставила ненадлежащее решение об одобрении крупных сделок и банковскую гарантию в качестве обеспечения заявки. Однако комиссия ФАС установила, что совокупность положений банковской гарантии и решения об одобрении сделок не противоречит требованиям российского законодательства о контрактной системе.

Кроме того, в ходе внеплановой проверки ФАС также выявила нарушения и выдала дирекции предписание о внесении изменений в закупочную документацию.

Как сообщалось, власти ЯНАО планировали в 2020 году начать реконструкцию аэропорта Салехарда. По результатам работ пропускная способность аэровокзала увеличится с 120 пассажиров в час в настоящее время до 200 пассажиров в час (рост в 1,7 раза).

Аэропорт Салехарда на 100% принадлежит ЯНАО.

ИНТЕРФАКС; 2020.29.09; САРАТОВСКИЕ ВЛАСТИ ИЗУЧАЮТ ВОЗМОЖНОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА АЭРОПОРТА В БАЛАКОВО НА ПРИНЦИПАХ ГЧП

Саратовская область изучает возможность реконструкции недействующего аэропорта в г. Балаково на принципах государственно-частного партнерства (ГЧП), сообщил первый зампреда правительства области – министр финансов Вадин Ойкин на форуме «Российская неделя ГЧП – 2020»

«Несмотря на то, что мы в прошлом году построили новый современный аэропорт (аэропорт «Гагарин» – ИФ) – кстати, в формате ГЧП, – мы в этом году также рассматриваем, обсуждаем проект реконструкции аэропорта в городе Балаково. Это третий город в Саратовской области после Саратова и Энгельса, с населением 200 тыс. человек, но там очень большой ряд градообразующих предприятий, у которых есть заинтересованность в этом проекте», – сказал Ойкин.

Идею возрождения аэропорта в промышленном Балакове годом ранее озвучил спикер Госдумы Вячеслав Володин. На текущей неделе в своих видеообращениях об инвестиционных проектах в регионе, опубликованных в Instagram, Володин предложил создать Балаковскую агломерацию, что позволит включить эту территорию в федеральные проекты, связанные с развитием инфраструктуры, и затронул тему строительства аэропорта.

«Мы сейчас ведем диалог на предмет развития в Балакове металлургического комбината. (. . .) Это большой проект, который предполагает создание более 4 тыс. рабочих мест только на самом заводе. Плюс порядка 1,5 тыс. рабочих мест для создания крупного автотранспортного предприятия. Понятно, что для этого надо развивать Балаково. И мы договорились, что будет восстановлен аэропорт Балакова. Этот проект сейчас в стадии реализации: идет диалог с **министерством транспорта Российской Федерации**, и найден инвестор, который будет реализовывать этот проект в рамках государственно-частного партнерства», – сказал Володин.

Ранее сообщалось, что модернизацию и расширение производства на АО «Металлургический завод Балаково» с объемом инвестиций около 40 млрд рублей ведет Абинский электрометаллургический завод (АЭМЗ, Краснодарский край), купивший балаковский завод в июле прошлого года у «Северстали» (МОЕХ: СНМФ).

Саратовские власти оценили вложения в реконструкцию аэропорта в Балакове в 9,1 млрд рублей, сообщила ранее газета «Коммерсантъ», ссылаясь на документацию, направленную заместителем председателя правительства региона Василием Разделкиным **главе Росавиации Александру Нерадько**. Правительство региона рассчитывает получить из федерального бюджета 6,2 млрд рублей, частные инвестиции, по оценкам

обладрминистрации, должны составить 2,4 млрд рублей. Завершить реконструкцию балаковского аэропорта саратовские власти рассчитывают в 2024 году.

Аэродром Балаково закрыт с 2001 года, на его территории действует посадочная площадка для производства авиационных работ на самолетах Ан-2 и вертолетах.

Саратовский аэропорт «Гагарин» введен в августе 2019 года. Терминальный комплекс возведен на деньги холдинга «Аэропорты регионов» (входит в «Ренову» Виктора Вексельберга), его инвестиции составили 7,7 млрд рублей. Создание аэродрома, в том числе взлетно-посадочной полосы длиной 3 км, финансировало государство (заказчик строительства – **Росавиация**), на это было выделено 7,2 млрд рублей. Еще 2,4 млрд рублей потратила Саратовская область на подъездную дорогу, электросети, газо- и водопровод. Старый аэропорт Саратова был закрыт.

ИНТЕРФАКС; 2020.29.09; IATA ВНОВЬ УХУДИЛА ПРОГНОЗ ПАДЕНИЯ ПАССАЖИРСКИХ АВИАПЕРЕВОЗОК В 2020Г – ТЕПЕРЬ ДО 66%

Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA) вновь ухудшила прогноз падения пассажирских авиаперевозок в 2020 году к прошлогоднему показателю: теперь организация ждет «провала» на 66%.

Еще в апреле, на фоне начавшейся пандемии COVID-19, IATA ожидала падения глобальных авиаперевозок на 46%. Летом прогноз был скорректирован сначала до -55%, а потом до -63%.

Очередное ухудшение прогноза в IATA связывают с «катастрофическими» показателями трафика в августе, которые «ставят крест на худшем в отрасли летнем сезоне».

«Восстановление международного спроса практически отсутствует, а внутренние рынки Австралии и Японии фактически регрессировали перед лицом новых всплесков и ограничений на поездки», – говорится в распространенном во вторник заявлении IATA со ссылкой на главу ассоциации Александра де Жуньяка.

«Несколько месяцев назад мы думали, что годовое падение спроса на 63% по сравнению с 2019 годом будет настолько плохим, насколько это вообще возможно. Поскольку мрачный пик летнего периода путешествий позади, мы пересмотрели наши ожидания в сторону понижения до -66%», – отметил де Жуньяк.

ИНТЕРФАКС; 2020.29.09; МОСГОРСУД ПРИЗНАЛ ЗАКОННЫМ ПРИГОВОР ДИСПЕТЧЕРАМ ПО ДЕЛУ О КАТАСТРОФЕ САМОЛЕТА ПРЕЗИДЕНТА TOTAL ВО «ВНУКОВО»

Московский городской суд оставил в силе приговор двум фигурантам, которые получили реальные сроки лишения свободы по делу о катастрофе самолета Falcon президента Total де Маржери в 2014 году, сообщили «Интерфаксу» в **пресс-службе** суда во вторник.

«Постановление Солнцевского суда от 23 июля 2020 года в отношении Александра Круглова и Надежды Архиповой оставлено без изменений, апелляционные жалобы – без удовлетворения», – сказали в суде. В суде отметили, что жалоба третьего фигуранта – Романа Дунаев сегодня не рассматривалась, поскольку он находится на изоляции из-за коронавируса.

В июле текущего года Солнцевский суд Москвы назначил наказание от 5 до 6 лет колонии поселения бывшего руководителя полетов аэропорта «Внуково» Романа Дунаева и двух авиадиспетчеров – Надежду Архипову и Александра Круглова – по делу о катастрофе самолета Falcon в 2014 году. Однако суд освободил от наказания по амнистии диспетчера руления аэропорта «Внуково» Надежду Архипову.

Все трое признаны виновными в нарушении правил безопасности движения воздушного транспорта (ч. 3 ст. 263 УК РФ).

В ночь на 21 октября 2014 года в аэропорту Внуково при взлете разбился легкомоторный самолет Falcon 50EX авиакомпании Unijet. При крушении погибли четыре человека –

президент французского энергетического концерна Total Кристоф де Маржери и три члена экипажа.

Как установил Следственный комитет России (СКР), непосредственной причиной крушения стало столкновение самолета со снегоуборочной машиной, которая под управлением водителя Владимира Мартыненко выехала на взлетно-посадочную полосу при отсутствии контроля за его действиями со стороны старшего сменного инженера Владимира Леденева.

В свою очередь Дунаев, Архипова и Круглова, имея возможность предотвратить катастрофу, нарушили авиационные правила, из-за чего пилоты Falcon не узнали о движении спецмашины.

В ходе прений сторон гособвинение просило приговорить Дунаева, Архипову и Круглову к шести годам двум месяцам, шести годам, а также пяти годам десяти месяцам колонии общего режима соответственно.

Защита и подсудимые, не признавшие вину, настаивали на оправдательном приговоре.

Мартыненко и Леденева Солнцевский суд в 2017 году приговорил к реальному лишению свободы, амнистировав обоих по амнистии в связи с 70-летием Победы в Великой Отечественной войне.

[Вернуться в оглавление](#)