



## Ежедневный мониторинг СМИ

5 ОКТЯБРЯ 2020

### СОДЕРЖАНИЕ

|   |    |
|---|----|
| ИЗВЕСТИЯ; СЕРГЕЙ ГУРЬЯНОВ; 2020.03.10; С НЕБЕС ПОД ЗЕМЛЮ: ПОЧЕМУ МЕТРО НУЖНО ТОЛЬКО МОСКВИЧАМ; НЕПОПУЛЯРНЫЙ, ДОРОГОЙ И НИЗКОДОХОДНЫЙ ВИД ТРАНСПОРТА В РЕГИОНАХ МОЖЕТ ЗАМЕНИТЬ ТРАМВАЙ.....                | 4  |
| ТЕЛЕКАНАЛ 360; АНАСТАСИЯ АБРОСЬКИНА, ИРИНА ЖУРАВЛЕВА; 2020.02.10; ЦИФРОВОЙ ДОКУМЕНТООБОРОТ: «ПЭК» УЧАСТВУЕТ В ЭКСПЕРИМЕНТЕ МИНТРАНСА РОССИИ .....   | 8  |
| КОММЕРСАНТЬ; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.05.10; НЕСЛЫХАННОЕ БАМСТВО; ЗА ЭЛЕКТРОСЕТИ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА ПРЕДЛОЖЕНО ЗАПЛАТИТЬ ВСЕМУ КРУПНОМУ БИЗНЕСУ .....                                     | 9  |
| РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2020.04.10; ДЕПУТАТЫ ПРЕДЛАГАЮТ ПОВЫСИТЬ СТАТУС ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ .....  | 10 |
| ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДРА ЮШКЯВИЧЮТЕ; 2020.03.10; ЕДЕТ НЕ СПЕША: БАШКИРСКИЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ ОЗАБОЧЕНЫ СУДЬБОЙ СВОЕГО БИЗНЕСА; НОВЫЙ ЗАКОН ПОЗВОЛИТ ЛИШАТЬ СВИДЕТЕЛЬСТВА НА ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ПЕРЕВОЗОК ЧЕРЕЗ СУД ..... | 11 |
| КОММЕРСАНТЬ С-ПЕТЕРБУРГ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2020.04.10; ШИРОТНАЯ МАГИСТРАЛЬ ДОЕХАЛА ДО ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА; НА ПЛАТНУЮ ТРАССУ НА ВОСТОКЕ ПЕТЕРБУРГА МОГУТ ВЫДЕЛИТЬ 10 МЛРД РУБЛЕЙ.....                    | 14 |
| КОММЕРСАНТЬ; ОЛЕГ РУБНИКОВИЧ; 2020.05.10; БИЗНЕС-ДЖЕТЫ ЗАШЛИ НА ПОСАДКУ; ЗАВЕРШЕНО РАССЛЕДОВАНИЕ МАХИНАЦИЙ В ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ .....  | 15 |
| КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2020.04.10; УГЛЮ НАРИСОВАЛИ СВЕТЛОЕ БУДУЩЕЕ; МИНЭНЕРГО ЖДЕТ БЫСТРОГО ВОССТАНОВЛЕНИЯ ДОБЫЧИ В РФ .....   | 16 |
| КОММЕРСАНТЬ; 2020.04.10; ПОБЕДА БЕЗ ГАРАНТИЙ; ЭКСПЕРТЫ ОЦЕНИЛИ ПОЛИТИЧЕСКУЮ УСТОЙЧИВОСТЬ ГУБЕРНАТОРОВ ПОСЛЕ ВЫБОРОВ .....   | 17 |
| ИЗВЕСТИЯ; НАТАЛЬЯ БАШЛЫКОВА; 2020.05.10; ПО ПРОСТУПКАМ УЗНАЮТ: МИНЮСТ НЕ БУДЕТ ПОВЫШАТЬ ШТРАФЫ В НОВОМ КОАП; ВЕДОМСТВО ПРОДОЛЖАЕТ СОГЛАСОВЫВАТЬ ИСПРАВЛЕННУЮ В СТОРОНУ СМЯГЧЕНИЯ РЕДАКЦИЮ ДОКУМЕНТА ..... | 19 |
| ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2020.02.10; МИНТРАНС СТРОИТ ЗАКОНОДАТЕЛЬНУЮ ОСНОВУ ОТЪ НА ОСНОВЕ АНАЛИТИКИ.....   | 21 |
| РБК; ВИКТОРИЯ ПОЛЯКОВА; 2020.02.10; В РОССИИ ПРЕДЛОЖИЛИ НОВЫЙ ВАРИАНТ ОСВЕЩЕНИЯ ДОРОГ .....   | 22 |
| ТАСС; 2020.02.10; ПОПРАВКИ К ПДД: СТАНУТ ЛИ НАКАЗЫВАТЬ ЗА ШИНЫ НЕ ПО СЕЗОНУ И «КОЛХОЗНЫЙ» КСЕНОН; ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО – О ТОМ, КАКИЕ ИЗМЕНЕНИЯ В ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПРЕДЛАГАЕТ ВНЕСТИ МВД .....      | 23 |
| ТАСС; ЕКАТЕРИНА МОСКВИЧ; 2020.02.10; ГЕНКОНСТРУКТОР: НОВЫЙ СЕГМЕНТ ГЛОНАСС ПОВЫСИТ ТОЧНОСТЬ НАВИГАЦИИ В ВОСТОЧНОМ ПОЛУШАРИИ.....  | 26 |

---

|  |    |
|--|----|
| БИЗНЕС ONLINE; 2020.02.10; ДВУХКОЛЕСНАЯ КАЗАНЬ: СУД ДАСТ ОТВЕТ, КТО ЗА РУЛЕМ ЭЛЕКТРОСАМОКАТА – ПЕШЕХОД ИЛИ ВОДИТЕЛЬ; КАК ЭЛЕКТРОСАМОКАТ СТАЛ ТРАНСПОРТОМ ГОДА И ПО КАКИМ ПРАВИЛАМ ОН ПОЕДЕТ..... | 29 |
| ВЕСТИ; ВИТА ЛАХОВА; 2020.02.10; ПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ. КАК ПРИБАЛТИКА ТЕРЯЕТ РОССИЙСКИЙ ТРАНЗИТ. СПЕЦИАЛЬНЫЙ РЕПОРТАЖ.....  | 33 |
| ПЕРВЫЙ КАНАЛ; 2020.02.10; РОССИЙСКИЕ КИНОЛОГИ УЧАТ СОБАК РАСПОЗНАВАТЬ ЛЮДЕЙ, БОЛЬНЫХ COVID-19.....   | 33 |
| ИНТЕРФАКС; 2020.04.10; МИТИНГ ПРОТИВ СТРОИТЕЛЬСТВА ТРАССЫ М-12 ЧЕРЕЗ ПОСЕЛКИ И ЛЕС ПРОШЕЛ В КАЗАНИ.....  | 34 |
| ТАСС; 2020.03.10; АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ «АРКТИКА» ДОСТИГ СЕВЕРНОГО ПОЛЮСА.....   | 35 |
| РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЛЮБОВЬ ПРОЦЕНКО; 2020.04.10; МАРАТ ХУСНУЛЛИН: В ДФО ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ ДОРОГ ЛИДИРУЕТ МАГАДАНСКАЯ ОБЛАСТЬ.....  | 35 |
| ТАСС; 2020.03.10; ДОРОГУ ПРОТЯЖЕННОСТЬЮ 12,4 КМ ОТКРЫЛИ В ЧЕЧНЕ ПОСЛЕ КАПИТАЛЬНОГО РЕМОНТА.....  | 36 |
| ТАСС; 2020.02.10; КРУПНЫЙ ПОДРЯДЧИК ПО ДОРОЖНОМУ НАЦПРОЕКТУ В КУЗБАССЕ ВНЕДРИТ БЕРЕЖЛИВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ.....  | 36 |
| ТАСС; 2020.02.10; РЕМОНТ УЛИЦ НА 13 УЧАСТКАХ ПЛОЩАДЬЮ СВЫШЕ 160 ТЫС. КВ. М ЗАВЕРШИЛИ В ХАНТЫ-МАНСИЙСКЕ.....  | 37 |
| ТАСС; 2020.01.10; В КЧР НАЧАЛСЯ ПРОЕКТ ПО ОБУЧЕНИЮ ПРАВИЛАМ ПЕРЕВОЗКИ ДЕТЕЙ В АВТОМОБИЛЕ.....  | 37 |
| ТАСС; 2020.01.10; ПЕРВЫЙ ЧЕТЫРЕХПОЛОСНЫЙ УЧАСТОК КОЛЬЦЕВОЙ ДОРОГИ В ЕКАТЕРИНБУРГЕ ОТКРОЕТСЯ В 2021 ГОДУ.....   | 38 |
| ТАСС; 2020.02.10; ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ САНКЦИОННЫХ ТОВАРОВ ЧЕРЕЗ РОССИЮ ПОКАЗЫВАЮТ ВЗРЫВНОЙ РОСТ.....  | 38 |
| ПРАЙМ; 2020.02.10; ЛУКАШЕНКО И ПУТИН ОБСУДИЛИ ВОЗОБНОВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНОГО СООБЩЕНИЯ.....   | 39 |
| ТАСС; 2020.02.10; ПРАВИТЕЛЬСТВО В БЛИЖАЙШИЕ НЕДЕЛИ ЗАВЕРШИТ КОРРЕКТИРОВКУ НАЦПРОЕКТОВ ПО РЕГИОНАМ.....   | 40 |
| ТАСС; 2020.02.10; ТРУТНЕВ ПОРУЧИЛ ПРОРАБОТАТЬ ВОПРОС СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГИ ИЗ КАВМИНВОД НА КУРОРТЫ КУБАНИ.....  | 40 |
| ТАСС; 2020.02.10; В РОССИИ ПОДГОТОВИЛИ РУКОВОДСТВО ПО СОЗДАНИЮ БЫСТРОВОВОЗВОДИМОЙ ВЕЛОИНФРАСТРУКТУРЫ.....  | 41 |
| ТАСС; 2020.02.10; САМАРСКИЕ ВЛАСТИ ПЛАНИРУЮТ ПОЛУЧИТЬ БОЛЕЕ 8 МЛРД РУБЛЕЙ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ОБХОДА ТОЛЬЯТТИ.....  | 42 |
| РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.04.10; СВОБОДНОГО МЕСТА – ЦЕЛЫЙ ВАГОН; В 2021 ГОДУ НА ЮГ ПОЕДУТ ПРОСТОРНЫЕ ПЛАЦКАРТЫ.....  | 42 |
| ОСН; 2020.02.10; ОБЩЕРОССИЙСКОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ ПАССАЖИРОВ РАСКРИТИКОВАЛО «УДЛИНЁННЫЕ» ПЛАЦКАРТНЫЕ ВАГОНЫ.....   | 43 |
| ТАСС; 2020.04.10; РЖД НАПРАВИТ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ 11,5 МЛРД РУБЛЕЙ.....   | 43 |
| ТАСС; 2020.02.10; МОСКОВСКАЯ ДЕТСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА УСТРОИТ ДЕНЬ ОТКРЫТЫХ ДВЕРЕЙ В ПОДМОСКОВЬЕ 3 ОКТЯБРЯ.....   | 44 |
| ИЗВЕСТИЯ; 2020.02.10; «РОСТЕХ» РАЗРАБОТАЛ РАДАР ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕЕЗДОВ.....  | 44 |
| RNS; 2020.02.10; БЕЛОРУССИЯ ОБСУЖДАЕТ С «ЛУКОЙЛОМ» ПОСТАВКИ НЕФТЕПРОДУКТОВ ЧЕРЕЗ ВЫСОЦК.....   | 45 |

---

|  |    |
|--|----|
| ТАСС; ДМИТРИЙ ЗЕЛЕНИН; 2020.02.10; ПОСОЛЬСТВО РФ В ЛИВАНЕ<br>ПОМОГЛО РОССИЙСКИМ МОРЯКАМ ВЕРНУТЬСЯ НА РОДИНУ .....  | 45 |
| ИНТЕРФАКС; 2020.02.10; ЗА ДЕНЬ ДО ОТСТАВКИ ГЕНДИРЕКТОРА ВМТП<br>КОМПАНИЯ УВЕДОМИЛА О САМОБАНКРОТСТВЕ.....  | 46 |
| ПРАЙМ; 2020.02.10; ЭСЕРЫ НАМЕРЕНЫ ПОМОЧЬ КЛИЕНТАМ «АЭРОФЛОТА»<br>С ВОЗВРАТОМ ДЕНЕГ ЗА БИЛЕТЫ НА ОТМЕНЕННЫЕ РЕЙСЫ .....                                   | 47 |
| BUSINESS FM; ЕВГЕНИЙ ПЕРЕЛЬЧУК; 2020.01.10; «НАДО БЫЛО ДАВНО<br>ЗАНИМАТЬСЯ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕМ». У ПРОЕКТОВ МС-21 И SUKHOI<br>SUPERJET NEW ПРОБЛЕМЫ? ..... | 48 |
| ОТР; 2020.01.10; КТО И ПОЧЕМУ ТОРМОЗИТ НАШ ГРАЖДАНСКИЙ<br>АВИАПРОМ? .....  | 49 |
| ТАСС; 2020.02.10; «АЭРОФЛОТ» ВОЗОБНОВИЛ АВИАРЕЙСЫ ИЗ МОСКВЫ В<br>ПРАГУ .....   | 50 |
| ТАСС; 2020.02.10; «АЭРОФЛОТ» ПЛАНИРУЕТ ПРИВЛЕЧЬ НЕ МЕНЕЕ 80 МЛРД<br>РУБЛЕЙ ОТ РАЗМЕЩЕНИЯ ОБЫКНОВЕННЫХ АКЦИЙ.....   | 50 |
| ИНТЕРФАКС; 2020.02.10; «ПОБЕДА» СНИЖАЕТ НА НЕСКОЛЬКО ДНЕЙ<br>СТОИМОСТЬ УСЛУГИ ВОЗВРАТА БИЛЕТА ДО 1 РУБЛЯ .....   | 51 |
| ТАСС; 2020.02.10; НА КАМЧАТКЕ ПРЕДСТАВИЛИ ПРОЕКТ РЕКОНСТРУКЦИИ<br>ГЛАВНОГО АЭРОПОРТА РЕГИОНА .....   | 51 |

## ПУБЛИКАЦИИ

### **ИЗВЕСТИЯ; СЕРГЕЙ ГУРЬЯНОВ; 2020.03.10; С НЕБЕС ПОД ЗЕМЛЮ: ПОЧЕМУ МЕТРО НУЖНО ТОЛЬКО МОСКВИЧАМ; НЕПОПУЛЯРНЫЙ, ДОРОГОЙ И НИЗКОДОХОДНЫЙ ВИД ТРАНСПОРТА В РЕГИОНАХ МОЖЕТ ЗАМЕНИТЬ ТРАМВАЙ**

Пока в Москве продолжается активное строительство подземки – уже завершена проходка очередного тоннеля Большой кольцевой линии от «Лефортово» до «Рижской», региональные центры думают, что делать со своими метрополитенами. Содержать такой транспорт накладно, развивать – слишком дорого, а популярность его в некоторых городах с годами только падает. Так, глава Екатеринбурга Александр Высокинский на днях пообещал: вагонный парк городского метро будет обновляться, хотя «одна транспортная единица для метрополитена стоит примерно как детский сад». Нужно ли городам-миллионникам метро, разбирались «Известия».

Деньги под землю

В Екатеринбурге одно из самых коротких метро в мире, у него одна линия и девять станций. Есть планы по развитию новых направлений, но это очень дорого – прокладывать метрополитен приходится в скальном грунте. Пассажиропоток стабильно снижается с 2013 года – тогда было перевезено 52,4 млн человек за год, а в 2019 году – уже 46,3 млн.

1 октября о своих затратах на развитие метро сообщили власти Новосибирска: город с бюджетом в 50 млрд рублей закупит 12 эскалаторов на общую сумму 569,7 млн для строящейся станции метро «Спортивная». Ее торопят возвести к 2023 году, когда в городе должен пройти молодежный чемпионат мира по хоккею.

И если Екатеринбург и Новосибирск тратят большие деньги на действующий метрополитен, то Красноярск вынужден ежегодно выкладывать из бюджета десятки миллионов на недостроенное метро. На этой неделе стало известно, что на поддерживающие работы в подземке выделили 72 млн.

– С 2015 года на обеспечение безопасности подземных выработок (рабочих стволов, перегонных тоннелей, рудничных дворов, котлованов), сооруженных с 1995 по 2013 годы, ежегодно выделяется из краевого бюджета 76 млн 121 тыс. рублей. Плюс из бюджета города Красноярска – 1,5 млн рублей ежегодно, – сообщили «Известиям» в правительстве Красноярского края.

Деньги эти в прямом смысле уходят под землю: на охрану не достроя, осмотр, откачку грунтовых вод, вентиляцию, освещение, слежение за наземными и подземными деформациями, на технологические работы по безопасному состоянию возведенных конструкций.

В городе выполнено около 3,5 км подземных сооружений. В правительстве по-прежнему надеются завершить строительство метро: сейчас, как пояснили «Известиям», продолжается плановая большая работа по корректировке проектно-сметной документации. Прошлый проект метро был разработан еще в 1993 году. Корректировка закончится до конца этого года. Если получится пройти все экспертизы, то 2021 год уйдет «на работу с федеральным центром по включению расходных обязательств в последующие периоды». А срок строительства будет напрямую зависеть от объемов ежегодного финансирования.

Словесные интервенции

Возможно, шанс у города на федеральное финансирование есть. Однако эксперты осторожны в оценках таких перспектив.

– В современных российских условиях строительство метро – это очень дорогие проекты, невозможные к реализации без федеральной поддержки, а федеральная поддержка по городским проектам в настоящее время минимальна, – заметил в разговоре с «Известиями» старший научный сотрудник Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Павел Зюзин. – В основном сводится к финансированию сети федеральных дорог и железнодорожных путей.

При этом на федеральную поддержку надеется и другой город с недостроенным метро – Челябинск. Там в черновом варианте построено две станции метро из четырех, за две других и электродепо еще не принимались.

– Правительством Челябинской области ведется работа с федеральными органами исполнительной власти по вопросу возобновления софинансирования из средств федерального бюджета строительства метрополитена, – заявили «Известиям» в правительстве Челябинской области. – Кроме того, прорабатываются вопросы по привлечению частных инвестиций в строительство объекта. Бюджетом города Челябинска на строительство метрополитена в 2020 года предусмотрено 341,8 млн рублей.

При этом в 2020 году на метро уже потрачено 204,5 млн рублей – на выполнение обслуживающих процессов в минимальном объеме, которые обеспечат безопасность построенных подземных выработок, поверхностных сооружений и городской застройки.

Нестроенное метро в России есть еще только в Омске, где успели возвести метромост и одну станцию. Там, однако, власти приняли решение окончательно закрыть проект.

– Омский и Красноярский проекты в принципе были нецелесообразны, поэтому эти проекты нужно как можно скорее ликвидировать со всем, что было построено, за исключением метромоста в Омске, который можно приспособить для движения трамваев, – считает Зюзин. – В Красноярске речь должна идти о полной ликвидации всего построенного задела, который успели возвести с 1995 года.

По словам эксперта, в Красноярске нужно скорее развивать трамвайную сеть на левый берег, дополнив ее каким-либо проектом линий скоростных автобусов по типу того, что есть в Белгороде.

### Ограниченные возможности

По вопросу финансирования проектов метро в российских городах федеральный **Минтранс** замечает, что организация транспортного обслуживания населения в городском, пригородном и межмуниципальном сообщениях находится в компетенции региональных и местных властей.

– Метрополитены относятся к числу наиболее капиталоемких сооружений, имеют большие эксплуатационные расходы и при этом обеспечивают перевозки граждан по приемлемым для них тарифам, – заявили в ведомстве «Известиям». – По мнению **Минтранса России**, вопрос развития метрополитенов в субъектах целесообразно рассматривать с учетом себестоимости поездки и прогнозируемого пассажиропотока, оценки соотношения общественных затрат и общих социальных эффектов, связанных с реализацией проекта, а также в увязке с развитием других видов городского пассажирского транспорта.

В ответе **Минтранса** подчеркивается, что у федерального бюджета ограниченные возможности, в связи с этим приоритет отдается проектам, которые предусмотрены документами стратегического планирования и по которым приняты отдельные решения **президента России** и правительства. Тем не менее федеральные деньги на региональные метрополитены выделялись – например, в рамках подготовки к чемпионату мира по футболу в 2018 году были построены станции метрополитена «Стрелка» в Нижнем Новгороде и «Новокрестовская» в Санкт-Петербурге.

Еще один вариант финансирования – привлечение частных инвесторов. Но и тут это пока удел Москвы.

– В России есть опыт развития метрополитенов с использованием модели транспортно ориентированного девелопмента, – заявили в Минтрансе. – Согласно этой модели, инвестор получает право застройки коммерческой и жилой недвижимостью прилегающих к станциям и транспортно-пересадочным узлам земельных участков в обмен на обязательство по финансированию строительства образующей их транспортной инфраструктуры. Так, за счет средств Sgocus Group была построена станция «Мякинино» Арбатско-Покровской линии Московского метрополитена.

Не каждому инвестору будет интересно строительство станций метро – генеральный директор Института экономики города Александр Пузанов пояснил «Известиям», что сама по себе станция метро не может стать центром притяжения бизнеса и пассажиропотока.

– Метро само по себе не может существовать, оно заточено на массовые перевозки по одному и тому же направлению больших групп людей, которые должны от этих точек рассредотачиваться, – отметил он. – Когда транспортно-пересадочные узлы работают, когда они начинают быть еще и локальными центрами территорий, когда развивается бизнес, тогда это имеет достаточно серьезные позитивные внешние эффекты и может оправдывать немалые инвестиции, которые вкладываются в строительство метро.

Никто не тянет

Год назад **Минтранс** сообщил: в России метро «операционно не убыточно только в городе Москве». Первый замминистра транспорта **Иннокентий Алафинов** отмечал, что вложение средств в строительство метрополитена настолько затратно, что «никакой город или регион, кроме одного, это дело не тянет».

В Казани, как сообщила мэрия города, на строительство метро за последние 10 лет потратили более 45 млрд рублей, при этом доля метрополитена в прошлом году в общем объеме перевозок составляла 11,6%. Пассажиропоток, как отметили в мэрии, соответствует всего 15% пропускной способности метро. То есть это еще и откровенно непопулярный вид транспорта.

– Метрополитен не приносит дохода, однако он выполняет необходимый объем пассажироперевозок в кратчайшие сроки и с должным комфортом, существенно снижая нагрузку на наземный транспорт, – заявили в мэрии Казани. – Расходы на организацию пассажирских перевозок электрическим транспортом и содержание МУП «Метроэлектротранс» осуществляются за счет средств от перевозки пассажиров и средств бюджета Республики Татарстан. На 2020 год в бюджете республики заложено 194,9 млн рублей.

В Нижнем Новгороде на содержание метрополитена тратится ежегодно около 1 млрд 800 млн рублей.

– Нижегородское метро, как и любой другой вид муниципального общественного транспорта, не является прибыльным, – заявили «Известиям» в МП «Нижегородское метро». – Так как предприятие в первую очередь решает социальные задачи по обеспечению транспортной доступности для населения, установленные тарифы на проезд меньше себестоимости поездки, поэтому предприятие содержится за счет субсидий из городского и областного бюджетов.

При этом Павел Зюзин приводит Нижний Новгород как пример города, в котором метро можно развивать, но – потратившись на новые станции в жилых районах, в первую очередь в Сормовском, до которого Сормовско-Мещерская линия пока так и не доведена. У властей города соответствующие планы есть, однако пока не доведенные до конкретных решений. Есть генплан города от 2010 года, по которому предусмотрено развитие метрополитена до 2030 года – в том числе за счет продления Сормовско-Мещерской линии от станции «Буревестник» до станции «Сормовская». Однако конкретные даты строительства в ответе на запрос «Известий» правительство Нижегородской области не привело.

Трамвайная линия

В своем выступлении в Госдуме в прошлом году **первый замминистра транспорта Иннокентий Алафинов** заметил, что «с точки зрения тематики развития метрополитена» более правильным выходом будет трамвай.

Спустя год позиция **Минтранса** не поменялась. В ведомстве считают, что «**в крупных и средних городских агломерациях не в полной мере используется потенциал развития скоростных видов транспорта, в том числе рельсовых, а также скоростных автобусных и троллейбусных маршрутов с выделенной инфраструктурой движения**». Министерство отмечает, что эти виды общественного транспорта могут переключить на себя часть пассажиропотока с личного автотранспорта.

– **Проектом Транспортной стратегии на период до 2030 года предусмотрена трансформация пригородных поездов в городские поезда, являющиеся полноценной частью системы внутригородских транспортных сообщений**, – сообщили в **Минтрансе**. – Также стратегия направлена на развитие систем легкорельсового транспорта, реорганизацию маршрутной сети городского транспорта общего пользования с выделением магистральных и подвозочных маршрутов, развитие скоростных систем наземного транспорта, обновление нормативной базы в области проектирования легкорельсового транспорта, реализацию пилотных проектов в области легкорельсового транспорта.

В стратегии о метрополитенах не сказано ничего – строительство подземок в городах не просто не в приоритете, этот вид общественного транспорта даже не рассматривают.

Между тем **доктор технических наук, заведующий кафедрой управления и защиты информации Российского университета транспорта Леонид Баранов** выразил мнение, что как раз подземный транспорт «всегда эффективен».

– Число автомобилей в городах растет, городская инфраструктура в принципе с этим не справляется. Многие переходят на городской транспорт, у которого появились выделенные полосы, но из-за этого увеличилось время проезда до работы на автомобиле, – заметил Баранов. – Решение вопроса – внеуличный транспорт, каковым является метро.

Он подчеркивает, что даже если вести речь не о метро, то в любом случае нужно говорить о развитии внеуличного транспорта, у каждого вида которого есть свои сложности – даже для воздушного нужно предусматривать транспортные коридоры.

– В остальных российских городах, где нет метро, никаких шансов на его строительство нет, – уверяет между тем Павел Зюзин. – Строительство метро по советскому варианту – глубокого заложения – нецелесообразно ни в коем случае. Нужно искать альтернативы, а альтернативы есть в развитии существующих трамвайных сетей.

Александр Пузанов полагает, что в ряде случаев без метро действительно не обойтись, но нужно рассматривать каждый город индивидуально.

– Другое дело, что у нас линейка других видов общественного транспорта достаточно слабо развита, – заметил Пузанов. – ЛРТ (легкорельсовый транспорт. – «Известия») – это то, что развивается во всем мире, так называемое легкое метро, но у нас его развитие пока на уровне разговоров. А оно могло бы стать альтернативой.

Пример успешного внедрения другого типа общественного транспорта Пузанов видит в Волгограде: там курсирует скоростной трамвай.

– Волгоград – это такой линейный город, 70 км вдоль Волги – и три ряда основных проспектов, – говорит Пузанов. – В такой линейной структуре основные перемещения масс людей идут в одном направлении, вдоль этой городской оси.

По его мнению, в ряде других городов можно было бы применить этот опыт. Павел Зюзин с ним согласен и, более того, предлагает даже челябинское недостроенное метро объединить с трамвайной сетью и создать общественный скоростной транспорт по волгоградскому принципу.

Заглянуть за горизонт

Между тем решать вопросы общественного транспорта ряду городов просто необходимо. Например, активно развивающемуся сейчас Краснодару, где о строительстве наземного или подземного метро говорят давно, но до дела пока не дошло.

– Ответ на вопрос, нужно ли строить метро в каждом конкретном городе, может быть очень разным, и проект надо рассматривать не сам по себе, а в контексте стратегии пространственного развития города – нужно ли оно в рамках этой стратегии или нет. Нужно заглянуть за горизонт 10 лет, – говорит Александр Пузанов. – Например, Краснодар – бурно развивающийся город, и рано или поздно ему будут нужны кардинальные решения транспортного вопроса. Причем не только Краснодару, ведь метро может выполнять и функцию агломерации. С каким трудом Москва пробивала станции метро за пределы границ города, в Московскую область, хотя социальная и экономическая необходимость были очевидны.

Он отметил, что кардинальные транспортные решения нужно принимать, только глубоко разобравшись в каждом конкретном случае.

<https://iz.ru/1068705/sergei-gurianov/s-nebes-pod-zemliu-pochemu-metro-nuzhno-tolko-moskvicham>

### **ТЕЛЕКАНАЛ 360; АНАСТАСИЯ АБРОСЬКИНА, ИРИНА ЖУРАВЛЕВА; 2020.02.10; ЦИФРОВОЙ ДОКУМЕНТООБОРОТ: «ПЭК» УЧАСТВУЕТ В ЭКСПЕРИМЕНТЕ МИНТРАНСА РОССИИ**

**Министерство транспорта России** запускает экспериментальную программу перехода на цифровой документооборот. В онлайн планируют перевести путевые листы, накладные и другие документы. Транспортная компания «ПЭК» одной из первых готова внедрить нововведения. Мнение транспортных компаний и прогнозы на успех программы – в материале «360».

Больше никаких привычных бумажных документов. Путевые листы и транспортные накладные станут цифровыми и уйдут в онлайн. По словам экспертов, это сплошная экономия времени и ресурсов. Ведь только за один год около 50 тысяч транспортных компаний оформляют почти три миллиарда бумаг.

**Сегодня, переходя на электронный документооборот, мы помогаем бизнесу, снижаем расходы, повышаем его конкурентную способность, а также помогаем государственным контрольным органам очистить наши дороги от нелегальных перевозчиков**

**Алексей Семенов**

**заместитель министра транспорта России.**

Одной из первых в эксперименте участвует «ПЭК». Крупнейшая на рынке транспортная компания готова внедрить новые технологии. Сейчас «ПЭК» – это больше 200 отделений и более 100 000 населенных пунктов, грузосообщение работает внутри страны, а также с Казахстаном, Евросоюзом и Китаем. Наладить систему перевозок в таком объеме получилось, а значит, получится и ввести новый формат документооборота.

«Мы – одна из лучших компаний грузоперевозок в стране, выступаем в роли экспедитора в этой цепочке. Мы полностью подготовили свою информационную систему для того, чтобы интегрироваться с нашим оператором электронного документооборота и прототипом государственной информационной системы. На это ушло около двух месяцев. В данном эксперименте мы задействовали пока что десять наших автомобилей на основных пяти магистралях страны», – отметил начальник службы транспортной логистики «ПЭК» Магомед Гасанов.

Информация о грузе, транспортной компании, состоянии здоровья водителя -все это будет доступно сотрудникам в онлайн-реестре. В планшете нужно будет всего лишь ввести номер автомобиля.

Уже не будет необходимости распечатывать документы и вести водителю с собой в рейс. А государственные контролирующие органы (допустим, инспекторы ГИБДД и „Ространснадзор“) будут иметь возможность получать эти данные у себя на планшете

Виктор Парахин

заместитель генерального директора ФГУП «ЗащитаИнфоТранс».

Выявлять нелегалов будут с помощью камер. Вся информация с путевого листа и транспортной накладной автоматически попадет в надзорные органы.

«Сейчас разработан прототип цифровой платформы, на базе которой проводится электронный эксперимент. „Росавтотранс“ агентство автомобильного транспорта отвечает за организацию и взаимодействие с перевозчиками, и с операторами документооборота», – сообщил генеральный директор ФБУ «Автотранс» Алексей Двойных.

Пока что проект находится в разработке, в эксперименте уже участвуют несколько автомобилей со специальным стикером. Если «Ространснадзор» нарушений не выявит – цифровой документооборот станет возможным и тогда все грузоперевозчики откажутся от бумажных документов.

<https://360tv.ru/news/obschestvo/pek-uchastvuet-v-eksperimente-mintransa/>

### **КОММЕРСАНТЬ; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.05.10; НЕСЛЫХАННОЕ БАМСТВО; ЗА ЭЛЕКТРОСЕТИ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА ПРЕДЛОЖЕНО ЗАПЛАТИТЬ ВСЕМУ КРУПНОМУ БИЗНЕСУ**

Как стало известно “Ъ”, за электросетевую инфраструктуру второй очереди расширения БАМа и Транссиба предложили заплатить всей промышленности. Для этого Минэнерго предлагает с июля 2021 по 2025 год поднимать тарифы для потребителей Федеральной сетевой компании (ФСК, управляет магистральными сетями) дополнительно на 0,6% в год, для распределительных сетей – на 0,2% в год. По оценкам аналитиков, нагрузка на оптовый рынок может вырасти совокупно на 40 млрд руб. Участники рынка возмущены и просят переложить расходы на бенефициаров программы расширения Восточного полигона – прежде всего угольщиков. Альтернативный вариант – бюджетная субсидия на 134 млрд руб., но шансы на ее получение малы.

Министр энергетики Александр Новак предложил финансировать строительство энергетической инфраструктуры для второго этапа расширения провозной способности Восточного полигона железных дорог до 182 млн тонн к 2024 году из инвестпрограммы «Россетей». Это следует из протокола совещания у первого вице-премьера **Андрея Белоусова** от 25 сентября (есть у “Ъ”). А чтобы собрать на это средства, министерство предлагает с 1 июня 2021 года дополнительно поднять тариф на передачу энергии для прямых потребителей ФСК (принадлежит «Россетям») на 0,6% в год. А для не относящихся к населению потребителей распределителей, чтобы компенсировать рост тарифа ФСК, – на 0,2% в год. По оценке Владимира Скляра из «ВТБ Капитала», суммарно за 2021–2025 годы рост сетевого тарифа может увеличить нагрузку на рынок на 40 млрд руб.

Минэкономики и ФАС поручено до 15 октября проанализировать возможность введения такой целевой надбавки до 2025 года включительно. В Минэкономики “Ъ” не ответили, в ФАС сообщили, что служба проводит анализ. В Минэнерго и секретариате господина **Белоусова** предложение не комментировали. В «Россетях» сообщили, что не будут комментировать варианты источников финансирования мероприятий до окончательного решения регуляторов.

Источник на рынке сообщил “Ъ”, что вариант, предполагающий рост тарифа, не рассматривался «Россетями» как приоритетный.

Но он не приведет к существенному ухудшению финансового положения компании, долговая нагрузка главного исполнителя мероприятий – ФСК – останется низкой, не превысив 2,9–3,0 долл/ЕВITDA.

Но этого не хватит для того, чтобы полностью профинансировать стройку. Стоимость строительства новых подстанций и магистральных сетей оценивается в 184,73 млрд руб. Как писал “Ъ” 19 августа, «Россети» запросили у правительства бюджетную субсидию на 134 млрд руб. Но как говорят несколько собеседников “Ъ”, хотя ответ правительства еще не получен, шансы на выделение субсидии крайне малы. Как отмечает источник “Ъ”, ФСК может занять деньги на рынке. По оценке Владимира Скляра, долг компании может вырасти еще на 230 млрд руб. при условии сохранения уровня долг/ЕВИТДА не выше 3. Долг ФСК на конец 2019 года – 176,8 млрд руб., или 1,3 ЕВИТДА.

Вопрос внешнего энергоснабжения БАМа также обсуждался на заседании рабочей группы Госсовета 22 сентября, где отмечалось, что ведомства совместно с ОАО РЖД и «Россетями» подготовили перечень объектов электросетевого хозяйства для тяговых подстанций второго этапа. Источники финансирования этих мероприятий не определены, говорилось в протоколе заседания.

О необходимости синхронизации строительства подстанций и железнодорожной инфраструктуры на заседании говорил первый заместитель гендиректора ОАО РЖД Вадим Михайлов, рассказывает источник “Ъ”. Господин Михайлов, в частности, сообщил, что 7 сентября в монополию поступало от «Россетей» письмо, в котором предлагалось сдвинуть сроки окончания работ по целому ряду объектов внешнего электросетевого комплекса второй очереди на 2026–2027 годы. При этом, по приводившимся в выступлении данным со ссылкой на заключение института «Трансэлектропроект», по второй очереди есть потребность в электрической мощности на 2025 год в объеме 825 МВт, в том числе 525 МВт на участке Тайшет–Лена–Таксимо БАМа и 300 МВт на участке Петровский завод–Карымская–Архара Транссиба. В ОАО РЖД комментариев не дали. Источник “Ъ”, знакомый с ситуацией, говорит: Минэнерго заверило, что сдвиг по объектам «Россетей» не будет.

В «Сообществе потребителей энергии» считают, что поскольку магистраль расширяется преимущественно ради увеличения угольного экспорта частных компаний, которое между тем не гарантировано, было бы логично «распределить большую часть финансовой нагрузки на бенефициаров, а не размазывать ровным слоем на всю страну».

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров соглашается, что из всего спектра доступных решений выбрано самое спорное с точки зрения общественного восприятия и справедливости разделения затрат.

Хотя расширение Восточного полигона – стратегически важный государственный проект, говорит он, у него есть конкретные выгодоприобретатели. Гораздо более правильным, полагает эксперт, было бы профинансировать строительство энергообъектов за счет прямых субсидий, возместив их за счет выгодоприобретателей. Более того, такое решение создаст неприятный прецедент в контексте грядущего роста инвестпрограммы ОАО РЖД: промпотребителям могут предложить заплатить за электрификацию ВСМ или Южного кластера, которые к ним вообще не имеют никакого отношения, полагает господин Бурмистров.

<https://www.kommersant.ru/doc/4519372>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2020.04.10; ДЕПУТАТЫ ПРЕДЛАГАЮТ ПОВЫСИТЬ СТАТУС ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Депутаты снова предлагают сделать правила дорожного движения законом. На сей раз эту идею озвучил глава комитета Госдуме по труду, социальной политике и делам ветеранов Ярослав Нилов.

Правила дорожного движения (ПДД) имеет смысл перевести в статус федерального закона, чтобы они наиболее полно отражали требования к участникам дорожного движения и их права, заявил депутат РИА Новости. В настоящий момент правила

устанавливаются постановлением правительства. Он напомнил, что фракция ЛДПР предлагала сделать специальный закон, который бы регулировал ПДД.

«Если и дальше будет такая чехарда с правилами, когда будут в **Минтрансе** предлагать такие вещи, как предлагают, что, например, из-за нарушений на скутере или на самокате будут лишать права управлять автомобилем, то точно мы будем переносить и требовать, чтобы все это было на уровне федерального закона», – заявил Нилов.

Его поддержал первый зампред комитета Госдумы по госстроительству и законодательству Вячеслав Лысаков. Он подчеркнул, что правила дорожного движения находятся в сфере компетенции правительства, а за депутатами лишь поправки в КоАП за их нарушения. Лысаков выступил за сведение правил дорожного движения и федерального закона «под одной крышей».

«В той же Белоруссии правила дорожного движения – это федеральный закон. Белорусские и украинские правила более соответствуют требованиям и рискам, чем наши. Там есть раздел «права участников дорожного движения». Наш документ надо серьезно дорабатывать,» – считает Лысаков.

Впрочем, эта идея высказывалась уже не раз. Еще пять лет назад МВД поясняло, почему правила нельзя делать законом. Начнем с того, что у нас есть федеральный закон «О безопасности дорожного движения», который закрепляет, что правила устанавливает правительство. Однако есть и более серьезные возражения. Пока правила утверждаются постановлением правительства, есть возможность оперативно вносить в них необходимые изменения, например в связи с тем, что был принят новый ГОСТ. Или уточнять понятия, когда, например, различные моменты вызывают неоднозначное толкование. Если бы они утверждались законом, то ни о какой оперативности и речи бы не шло. Процесс принятия закона очень растянут во времени.

В то же время с аргументом оперативности можно поспорить. Например, когда были приняты и вступили в силу поправки в закон об ОСАГО, разрешающие возить с собой полис в виде электронного документа, до принятия соответствующих поправок в правила прошло более полугода. Потребовалось разъяснение Верховного суда на эту тему. Или, например, давно вступившие в силу ГОСТы по разметке до сих пор в правила не внесены, зато в правилах сохраняется уже отмененный стандарт. Проект, который меняет номер ГОСТа, подготовленный **Минтрансом**, до сих пор не может выйти на финишную прямую. Однако есть еще один аргумент против. Правила полностью соответствуют венской конвенции о дорожном движении. Любые изменения в них должны прорабатываться с точки зрения соответствия международному документу. Если правила будут устанавливать депутаты, то это может привести к нарушению международного соглашения. А такие соглашения имеют большую юридическую силу, чем закон. Так что, скорее всего, предложение депутатов снова не найдет поддержки.

<https://rg.ru/2020/10/04/deputaty-predlagaiut-povysit-status-pravil-dorozhnogo-dvizheniia.html>

### **ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДРА ЮШКЯВИЧЮТЕ; 2020.03.10; ЕДЕТ НЕ СПЕША: БАШКИРСКИЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ ОЗАБОЧЕНЫ СУДЬБОЙ СВОЕГО БИЗНЕСА; НОВЫЙ ЗАКОН ПОЗВОЛИТ ЛИШАТЬ СВИДЕТЕЛЬСТВА НА ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ПЕРЕВОЗОК ЧЕРЕЗ СУД**

В рамках реформы общественного транспорта для городских и междугородных перевозчиков в Башкирии вводят всё более жесткие условия работы. Два года назад был принят закон, позволяющий отстранять межмуниципальных перевозчиков от маршрутов при повторном нарушении одного и того же требования. Теперь эту норму хотят распространить и на городские перевозки. В ситуации разбирались «Известия».

Контроль за перевозчиками

В Башкирии перевозчиков собираются отстранять от поездок при повторном нарушении одного и того же требования в течение одного года. Закон в первом чтении уже принят

республиканским собранием (курултаем). При этом ознакомиться с текстом проекта невозможно: по словам пресс-секретаря Гостранса Республики Башкортостан Юлии Мазитовой, «если в первом чтении этот документ прошел, то в общем доступе его как такового нет».

Согласно имеющейся информации, после вступления в силу закона Госкомтранс республики или муниципальное транспортное управление смогут обращаться в суд для прекращения действия разрешительного документа – свидетельства об осуществлении перевозок.

По словам председателя курултая Константина Толкачёва, закон усилит контроль за соблюдением требований республиканских и муниципальных правовых актов, повысит ответственность перевозчиков за соблюдение юридических процедур, улучшит техническое состояние автопарка и подготовку автобусов к выходу на маршрут. Норма коснется муниципальных и межмуниципальных маршрутов.

Также проект наделяет администрации городов и районов правом устанавливать или менять межмуниципальные маршруты. Как разъясняет глава представительной власти республики, в муниципалитеты часто обращаются граждане по поводу корректировки маршрутов и расписания движения. Поэтому легче дать им право самим формировать автобусные маршруты.

Всё в рамках закона

В декабре 2018 года в Башкирии в рамках транспортной реформы был уже принят схожий закон, позволяющий отстранять перевозчиков на межмуниципальных маршрутах от поездок при повторном нарушении одного и того же требования. Первым шагом стала попытка устранить нелегальных перевозчиков.

Насколько известно, рассматриваемый сейчас проект не дает разъяснений, за повторное нарушение каких именно требований у перевозчика могут отобрать разрешение. В тексте закона 2018 года имеется ссылка на ч. 5 ст. 29 федерального закона № 220 «Об организации регулярных перевозок пассажиров», предусматривающую исчерпывающий список таких оснований. 220-ФЗ является основным законодательным актом, регулирующим пассажирские перевозки в России на федеральном уровне.

По словам директора башкирского ООО «Автокруиз» Камиля Гареева, он не слышал от коллег о случаях отзыва свидетельства на маршрут в рамках этого закона и сам не сталкивался с этим.

Тем не менее необходимо иметь в виду, что в настоящее время требования федерального закона часто дополняются местными ограничениями. Так, в Башкирии, согласно указу главы республики о введении режима «Повышенная готовность», автобусы могут двигаться только в том случае, если все пассажиры находятся в масках. «Известия» обратились в **пресс-службу** республиканского Гостранса за пояснениями, о каких конкретно требованиях идет речь в законопроекте. На момент публикации материала ответ не был получен.

Директор Объединения автопассажирских перевозчиков Татьяна Ракулова отметила, что, вводя подобные условия, необходимо тщательно и осторожно подойти к списку требований, подпадающих под столь жесткое регулирование.

«Необходимо четко прописать требования, которые напрямую зависят от перевозчика и которые невозможно подстроить. Иначе можно создать любому добропорядочному перевозчику проблемы, подставив его на рейде **Ространснадзора**. Например, пассажир не пристегнулся во время движения автобуса – это нарушение правил перевозки пассажиров, если ремни предусмотрены конструкцией транспортного средства. Можно самому послать пассажира, который демонстративно во время проверки отстегнет ремень безопасности. Желая получить маршрут может заплатить мальчишкам, чтобы они разбили лобовое стекло на паре автобусов перевозчика, камушек бросили. И всё, компания лишается права

на перевозку по маршруту. Данный законопроект вместо пользы для пассажиров может спровоцировать передел рынка пассажирских перевозок региона», – отметила она.

Вице-президент НКО «Российский автотранспортный союз» Валерий Алексеев считает, что требования должны касаться исключительно обеспечения безопасности пассажиров. «Мы неоднократно поднимали вопрос о том, какие это нарушения должны быть. Которые несут угрозу жизни пассажирам? Это одно. Мы с этим согласны, а если это нарушение контрактных условий, то мы считаем, что нельзя за такие нарушения отстранять от перевозок и расторгать контракт. Довольно часто специально такие условия выставляют, чтобы от какого-то перевозчика избавиться», – сказал он.

Валерий Алексеев отметил, что предметно говорить о профессиональных интересах башкирских предпринимателей сложно, потому что Ассоциация перевозчиков Башкортостана в союз не входит. Организацию исключили за неуплату взносов. «Известия» обратились в **пресс-службу** Гостранса Башкортостана с просьбой уточнить, есть ли в республике Ассоциация перевозчиков.

Местные перевозчики считают, что закон хотят ввести в интересах определенных компаний.

«Если закон пройдет, то частных перевозчиков можно будет за повторное нарушение просто лишить маршрута, который был получен официально с помощью конкурса. Тем самым можно будет освободить место на этом маршруте и заново провести конкурс», – считает директор ООО «Автокруиз». Он затруднился предположить, какими именно могут быть требования.

Сократить половину

Согласно реестру маршрутов регулярных перевозок городского округа Уфа, всего в городе 122 маршрута, из них 34 – это троллейбусы и трамваи, за которые отвечает уфимское управление электротранспорта. Остальное – это автобусы и автобусы малой вместимости (маршрутки). Из этих 88 маршрутов 27 принадлежат ГУП «Башавтотранс» Республики Башкортостан, еще 14 – у ИП Батыров Ф.Ф. (по словам Гареева, это один из самых старых городских перевозчиков). Остальные маршруты примерно в равном соотношении распределены между еще 10 коммерческими перевозчиками.

В начале сентября замглавы Госкомтранса республики Рафит Ягафаров сообщил о планах сократить в Уфе 49 автобусных маршрутов из существующих 88 и ввести еще 8 новых, охватывающих периферийные районы Уфы. По словам Рафита Ягафарова, это повысит комфорт жителей, которым не придется подолгу ждать транспорт, а после – тесниться в салоне. Отменяемые маршруты назвали дублирующими или избыточными.

Но Федеральная антимонопольная служба Башкирии выступила против, пояснив, что эти действия, наоборот, вызывают недовольство горожан.

«На практике имеются многочисленные примеры, когда планируемые к отмене остро востребованные коммерческие маршруты не предполагается заменить никакими другими маршрутами, а предлагаемые альтернативы в виде поездок с пересадками, дополнительными ожиданиями транспорта и дополнительной оплаты оцениваются потребителями как неприемлемые», – заявили в ведомстве.

Исключение маршрутов там назвали ограничением конкуренции и созданием препятствия для работы перевозчиков, что недопустимо в соответствии с ч. 1 ст. 15 «Закона о защите конкуренции».

<https://iz.ru/1067487/aleksandra-iushkiavichiute/edet-ne-spesha-bashkirskie-perevozchiki-ozabocheny-sudboi-svoego-biznesa>

### **КОММЕРСАНТЪ С-ПЕТЕРБУРГ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2020.04.10; ШИРОТНАЯ МАГИСТРАЛЬ ДОЕХАЛА ДО ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА; НА ПЛАТНУЮ ТРАССУ НА ВОСТОКЕ ПЕТЕРБУРГА МОГУТ ВЫДЕЛИТЬ 10 МЛРД РУБЛЕЙ**

Как стало известно “Ъ”, правительство РФ планирует выделить на первый этап строительства Широкой магистрали скоростного движения (ШМСД), также известной под названием Восточный скоростной диаметр, 10 млрд рублей. Эти средства пойдут на строительство участка длиной 3,4 км от ЗСД до Витебского проспекта, который может появиться к 2024 году. Остальные этапы трассы общей протяженностью 27,4 км и стоимостью 182,8 млрд рублей власти регионов также надеются строить с федеральной поддержкой, потребность в которой оценивается в 57 млрд рублей.

Минфину совместно с **Минтрансом** и правительством Петербурга поручено подготовить предложения по выделению средств на создание первого этапа ШМСД из бюджета РФ в 2020–2023 годах, следует из протокола заседания координационного совета по развитию транспортной системы Петербурга и Ленинградской области под председательством **вице-премьера Марата Хуснуллина**

(копия имеется в распоряжении “Ъ”). На эти цели в 2020 году предполагается выделить 1 млрд рублей, еще по 3 млрд рублей будут выделяться ежегодно с 2021 по 2023 год, указано в протоколе.

Проектируемая трасса начинается в районе ЗСД на Благодатной улице и проходит внутри промышленного пояса по территории Красногвардейского, Невского, Фрунзенского, Московского районов, а также на территории Всеволожского района Ленинградской области с переправой через Неву около существующего железнодорожного моста в Невском районе. 14,2 км дороги проходят по территории Петербурга, 13,2 км – по Ленобласти. Предполагается, что движение на магистрали будет шестиполосным, с сужением до четырех полос на участке от КАД до Мурманского шоссе и на улице Коммуны до Колтушского шоссе.

Общая стоимость строительства дороги, согласно расчетам, представленным в 2018 году Дирекцией по развитию транспортной системы регионов, составляет 182,8 млрд рублей, из них 170,7 млрд рублей – это затраты на реализацию на территории Санкт-Петербурга, 12,1 млрд рублей – на территории Ленинградской области (см. “Ъ” от 01.11.2018). Трассу предполагают построить по схеме государственно-частного партнерства: частный инвестор вложит средства в строительство и эксплуатацию дороги, получит ее в пользование на 30 лет и будет взимать плату за проезд. Федеральное правительство пока предполагает выделить 10 млрд рублей на первый участок этой трассы – от съезда с ЗСД на Благодатную улицу до Витебского проспекта. На этом отрезке ШМСД также планируется строительство развязки с Новоизмайловским проспектом.

Строительство участка обеспечит связь ЗСД с восточной частью Московского района и Фрунзенским районом, а после завершения строительства ШМСД – свяжет скоростные трассы ЗСД, ШМСД и КАД. Стоимость строительства составляет около 35 млрд рублей. Реализацию проекта намерены продолжить ВТБ, «Газпромбанк» и консорциум ООО «Магистраль Северной столицы» (МСС), который уже эксплуатирует платный ЗСД. Ранее сообщалось, что строительство магистрали займет примерно 41 месяц.

Новая трасса, по заявлениям чиновников, призвана переключить часть трафика с наиболее загруженного юго-восточного участка КАД и федеральной трассы «Кола», обеспечить транспортную доступность активно застраиваемых жилых кварталов Ленобласти, связать восточную часть Петербурга с центром и опосредованно – через платную трассу ЗСД – с севером города. Таким образом, между правым и левым берегом Невы появится новый круглосуточный мост. Впрочем, некоторые жители Невского района настаивают на строительстве тоннеля, но его обслуживание обойдется дороже. Кроме этого, отмечается в документах, будут созданы условия для реновации «серого промышленного пояса»

Петербурга площадью более 4 тыс. га «в непосредственной близости от исторического центра».

С необходимостью строительства магистрали не согласны некоторые эксперты: по их словам, дорога станет генерировать дополнительный трафик в центр города из Всеволожского района. Эксперт Ассоциации транспортных инженеров Владимир Валдин ранее называл ШМСД «инъекцией из машин». Более целесообразным вложением средств он считает легкорельсовый общественный наземный транспорт и скоростные автобусные линии, а также строительство шестой линии метрополитена до Охты. Мосты же необходимы в створе Большого Смоленского проспекта и на месте непостроенного Орловского тоннеля, между центром и Васильевским островом, настаивают специалисты.

<https://www.kommersant.ru/doc/4519359>

### **КОММЕРСАНТЬ; ОЛЕГ РУБНИКОВИЧ; 2020.05.10; БИЗНЕС-ДЖЕТЫ ЗАШЛИ НА ПОСАДКУ; ЗАВЕРШЕНО РАССЛЕДОВАНИЕ МАХИНАЦИЙ В ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ**

Как стало известно “Ъ”, Московское межрегиональное следственное управление на транспорте (ММСУТ) СКР завершило расследование уголовного дела о ввозе в Россию в обход таможи четырех бизнес-джетов, обслуживавших клиентов аэропорта Домодедово. Фигурантами этой истории являются начальник службы пассажирских перевозок ООО «Бизнес Авиэйшн Центр» (управляет центром деловой авиации аэропорта Домодедово) Вячеслав Реснянский и трое топ-менеджеров компании «Сфера джет», которая сама и занималась организацией перевозок VIP-пассажира.

Уголовное дело по ч. 4 ст. 194 УК РФ (уклонение от уплаты таможенных платежей) ММСУТ СКР возбудил в марте прошлого года по материалам оперативно-разыскного отдела Домодедовской таможи. Внимание оперативников созданная в 2010 году компания «Сфера джет», занимающаяся организацией рейсов на самолетах административного класса, а также оказанием услуг по приобретению и продаже бизнес-самолетов, привлекла возросшей буквально в одночасье прибылью.

Если на протяжении 2012–2016 годов доход ООО «Сфера джет» с уставным капиталом 10 тыс. руб. не превышал и 1 млн руб., то в 2017 году чистая прибыль компании составила 5,6 млрд руб.

За счет каких манипуляций мог произойти такой скачок, стало понятно в ходе начавшегося расследования. В частности, буквально на поверхности лежала история с арендой у зарубежной компании в период с 8 августа по 29 декабря 2018 года четырех бизнес-джетов – Gulfstream G150, Gulfstream G450, Embraer Legacy 650 и Bombardier G150. Воздушные суда использовались для коммерческих частных рейсов, в том числе для VIP-пассажира, из международного аэропорта Домодедово по России.

Однако, как установили следователи, при ввозе самолетов на территорию страны ООО «Сфера джет» не уплатило установленных таможенных сборов, платежей и налогов.

Как считают в ММСУТ, организатором аферы являлся соучредитель и гендиректор «Сфера джет» Андрей Степанюк. Помимо него фигурантами этого дела являются второй соучредитель компании и ее финансовый директор Татьяна Стахурская, менеджер по продажам «дочки» ООО «Сфера джет» Мария Кожемякина, а также начальник службы пассажирских перевозок ООО «Бизнес Авиэйшн Центр» (управляет центром деловой авиации аэропорта Домодедово) Вячеслав Реснянский. Последний, по версии следствия, оказывал компаньонам содействие в организации перелетов воздушных судов как по стране, так и внутри Евразийского экономического союза.

В марте 2019 года господ Степанюка и Реснянского по ходатайству следствия Мещанский райсуд Москвы отправил под домашний арест, который в декабре был заменен на запрет определенных действий. Обе дамы все это время находились под подпиской о невыезде.

Основной фигурант этого дела Андрей Степанюк своей вины в инкриминируемом деянии в ходе расследования не признавал. По данным “Ъ”, гендиректор «Сфера джет» никакого криминала в своих действиях не видел и утверждал, что использование арендованных иностранных воздушных судов для обслуживания внутренних рейсов является общепринятой практикой. Изменилась ли позиция господина Степанюка к концу следствия, неизвестно. Его адвокат, как, впрочем, и защитник Вячеслава Реснянского, на вопрос, признают ли сейчас их подзащитные свою вину, отвечать не стал. Отказались они и комментировать ситуацию в целом.

Как бы то ни было, но следствие считает вину Андрея Степанюка в уклонении от уплаты таможенных платежей подтвержденной не только собранными по делу доказательствами, но и показаниями других фигурантов.

В начальной стадии расследования речь шла о том, что обвиняемые нанесли государству ущерб на сумму почти 650 млн руб. В ММСУТ СКР говорить об итогах расследования и фигурирующем в окончательной редакции обвинительного заключения ущербе не стали. Между тем не исключено, что сумма могла значительно снизиться. Во всяком случае, в сентябре 2019 года Московская таможня попыталась взыскать в Арбитражном суде Москвы с ООО «Сфера джет» лишь 93 млн руб. неуплаченных таможенных платежей. Именно такая цифра значится в документальной проверке Домодедовской таможни, проведенной в июле–сентябре 2019 года. Впрочем, рассмотрение этого иска сейчас приостановлено в связи с тем, что чартерный авиаперевозчик обжалует уже в Арбитражном суде Московской области выводы Домодедовской таможни.

Получить комментарии в самом ООО «Сфера джет» оказалось невозможно. В его штате значатся всего два сотрудника – Андрей Степанюк и Татьяна Стахурская, которые находятся под следствием.

<https://www.kommersant.ru/doc/4519432>

### **КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2020.04.10; УГЛЮ НАРИСОВАЛИ СВЕТЛОЕ БУДУЩЕЕ; МИНЭНЕРГО ЖДЕТ БЫСТРОГО ВОССТАНОВЛЕНИЯ ДОБЫЧИ В РФ**

Минэнерго готовится весьма оптимистично скорректировать оценки добычи угля в России до 2024 года. По мнению министерства, после 2021 года производство угля вновь начнет расти и в 2024 году превысит показатели 2019 года, достигнув 450 млн тонн. Это входит в прямое противоречие с оценками Минэкономики, которое ожидает снижения добычи до 387,4 млн тонн в 2023 году. Аналитики называют прогноз Минэкономики более правдоподобным, учитывая усилия основных потребителей угля, в том числе Китая, Японии и Южной Кореи, по декарбонизации.

Минэнерго ожидает довольно быстрого восстановления добычи угля в России после спада, вызванного последствиями коронавируса для мировых рынков энергоносителей. Согласно корректировкам, подготовленным министерством в государственную программу «Развитие энергетики», в ближайшие четыре года добыча упадет только в 2021 году, до 408 млн тонн. Затем производство восстановится: в 2022 году будет добыто 420 млн тонн, в 2023 году – 435 млн тонн, а в 2024 году – 450 млн тонн. В текущей редакции программы от 26 августа угольная добыча росла с 455 млн тонн в 2021 году до 490 млн тонн в 2024 году.

Как сказано в пояснительной записке, изменение плановых значений обусловлено кризисными явлениями в экономике из-за коронавируса и основано на данных угольных компаний. Эти показатели имеют большое значение и для других отраслей, они учитываются при принятии решений, в частности, по наращиванию мощностей БАМа и Транссиба для обеспечения угольного экспорта.

В 2019 году, по данным ЦДУ ТЭК, в России добыто 441,4 млн тонн угля. В 2020 году, согласно новой версии программы, добыча должна составить 448 млн тонн, однако добиться этого будет крайне сложно.

В конце сентября **замминистра** энергетики РФ Анатолий Яновский говорил, что добыча угля в России в 2020 году упадет примерно на 10%, экспорт – на 5%. В соответствии с оперативными данными ЦДУ ТЭК, за январь–сентябрь добыча снизилась на 9,4%, до 292,8 млн тонн, и имеет тенденцию к дальнейшему падению. Из крупных производителей сильнее всех сократили производство «СДС-Уголь» (на 19,4%, до 14,86 млн тонн), «Кузбассразрезуголь» (на 9,3%, до 29,4 млн тонн) и «Востсибуголь» (на 9%, до 9,8 млн тонн). Крупнейший игрок отрасли СУЭК увеличил добычу на 1,1%, до 75,4 млн тонн.

Минэкономики в опубликованном в сентябре социально-экономическом прогнозе на 2021–2023 годы, исходя из которого рассчитываются параметры федерального бюджета и тарифы естественных монополий, придерживается гораздо более консервативных ожиданий. Так, по оценке министерства, в 2020 году добыча угля упадет на 10,5%, до 395 млн тонн, в 2021 году – на 1,1%, к 2022 году – на 0,3%. В 2023 году падение остановится, но в целом за период с 2019 по 2023 год добыча снизится на 11,8%, до 387,4 млн тонн.

По мнению Максима Худалова из АКРА, прогноз Минэкономики выглядит более адекватным с учетом изменения глобальной повестки по климату.

Кроме того, говорит эксперт, активизировались разговоры о повышении железнодорожных тарифов на перевозку низкосортных углей в попытке стимулировать продажи на экспорт только высокомаржинальной продукции – коксующегося угля и антрацита. По его мнению, эта мера может привести к снижению экспорта низкокачественного энергетического угля. «В этой связи прогноз Минэкономразвития смотрится как более осторожный. В условиях неопределенности развития будущей транспортной системы РФ излишняя ориентация ее на угольные перевозки была бы ошибочной», – поясняет эксперт.

Угольная отрасль еще до коронавируса испытывала проблемы из-за низких цен и отказа ряда европейских потребителей от закупок энергетических углей. Пандемия также обвалила цены на газ, с которым уголь непосредственно конкурирует в генерации.

Заместитель директора отдела инвестиций и рынков капитала КПМГ в России и СНГ Дмитрий Смолин ожидает, что производство и экспорт энергетического угля из России в целом будут соответствовать динамике мирового потребления, которое, как ожидается, сократится в ближайшие пять лет на 4–5% к уровню 2020 года. «Главные факторы: рост спроса на уголь в Индии не сможет компенсировать снижение потребления угля в Японии, Корею и Китае из-за постепенного перехода с угля на другие типы сырья», – полагает эксперт. По его мнению, в Европе снижение потребления может быть более существенным из-за перехода на зеленую энергетику и отказа от угля.

<https://www.kommersant.ru/doc/4519426>

### **КОММЕРСАНТЪ; 2020.04.10; ПОБЕДА БЕЗ ГАРАНТИЙ; ЭКСПЕРТЫ ОЦЕНИЛИ ПОЛИТИЧЕСКУЮ УСТОЙЧИВОСТЬ ГУБЕРНАТОРОВ ПОСЛЕ ВЫБОРОВ**

Компания «Минченко консалтинг» подготовила очередной рейтинг политической устойчивости губернаторов «Госсовет 2.0». Как отмечают аналитики, победы на выборах в сентябре позволили главам регионов улучшить свои позиции, но не всем гарантировано спокойствие в будущем. Например, спустя год после избрания проблемы с парламентами возникли у глав Калмыкии и Республики Алтай. Чтобы принимать правильные решения в конфликтных ситуациях без поддержки федерального центра, многим новым губернаторам просто не хватает опыта, поясняет эксперт.

Политическую устойчивость губернаторов эксперты «Минченко консалтинг» оценивают, исходя из девяти критериев. Шесть из них приносят баллы (поддержка статусных федеральных политиков, наличие в регионе больших проектов, качество политического

менеджмента и т. п.), а три их отнимают (федеральные и региональные конфликты, уголовные дела в отношении окружения). О высокой устойчивости говорит рейтинг более 15 баллов, а те, кто набрал 10 баллов и меньше, находятся в «красной зоне» и рискуют быть уволенными со своих постов.

Все избранные 13 сентября губернаторы улучшили свои позиции в рейтинге. Самые низкие показатели среди них у Александра Цыбульского (Архангельская область) и Юрия Бездудного (Ненецкий автономный округ, НАО), набравших по 12 баллов. «Тревожным звоночком» для господина Цыбульского, который ранее возглавлял НАО, эксперты считают итоги выборов в округе, где он уступил первое место справороссу Ирине Чирковой (НАО юридически входит в состав области, и его избиратели голосуют на выборах архангельского губернатора).

«Поражение в НАО все-таки серьезный имиджевый удар. Дальше все зависит от губернатора», – поясняет Евгений Минченко. Он считает, что главная опасность для губернаторов таится в послевыборном периоде, когда местные элиты расслабляются: «В ходе кампании ситуация контролируется разными кураторами – от администрации президента до силовиков. Но в этом режиме нельзя работать постоянно».

В докладе также отмечаются случаи серьезного снижения политической устойчивости губернаторов, ранее избравшихся с высокими показателями.

Например, глава Башкирии Радий Хабиров в 2019 году получил на выборах 82% голосов, но сейчас находится в зоне средней устойчивости (12 баллов) и «рискует надолго в ней остаться». Это связано с решением властей передать шихан Куштау под разработку Башкирской содовой компании, которое было отменено после массовых протестов.

Еще хуже позиции у главы Калмыкии Бату Хасикова и губернатора Республики Алтай Олега Хорохордина (по 11 баллов). Господин Хасиков в 2019 году выиграл выборы с результатом в 82%, но сейчас близок к «красной зоне» из-за конфликта с парламентом. На прошлой неделе лидеры всех трех фракций направили президенту **Владимиру Путину** открытое обращение, в котором обвинили главу республики в том, что он не справляется с ухудшающейся экономической и эпидемиологической ситуацией.

С похожими проблемами сталкивается и Олег Хорохордин, набравший на выборах-2019 58,8% голосов. На прошлой неделе парламент, большинство в котором имеет «Единая Россия», не согласовал представленную на пост зампреда республиканского правительства кандидатуру Динары Култуевой, а позже треть депутатов внесли предложение о выражении недоверия главе региона. «Сокращение распределяемого ресурса стимулирует региональную фронду», – констатируют авторы рейтинга.

Всего в «красной зоне» семь губернаторов.

Рейтинг главы Владимирской области члена ЛДПР Владимира Сипягина (7 баллов) снизился из-за выборов во владимирский горсовет, где все мандаты получили единороссы. С противодействием депутатов от ЕР сталкивается и глава Хакасии коммунист Валентин Коновалов (6 баллов). Глава Дагестана Владимир Васильев (9 баллов) реализовал «программу антикоррупционной зачистки», но не смог разрешить устойчивые противоречия и кардинально изменить социально-экономическую ситуацию, указывают эксперты. А из тех, чьи полномочия истекают в 2021 году, под угрозой отставки находятся глава Тувы Шолбан Кара-оол (10 баллов) и ульяновский губернатор Сергей Морозов (7 баллов). В «красной зоне» также остаются главы Карачаево-Черкесии и Северной Осетии Рашид Темрезов (9 баллов) и Вячеслав Битаров (6 баллов).

Политолог Екатерина Курбангалеева тоже считает, что выборы, которые проходят под контролем профессиональных политтехнологов и под присмотром администрации президента, не гарантируют губернаторам успеха в будущем. «После выборов все организационно-управленческие подпорки снимаются, и корабль избранного губернатора отправляется в самостоятельное плавание. Только часто он превращается в судно без руля и ветрил: что делать дальше, никто сказал», – поясняет эксперт. Новые губернаторы худо-

бедно владеют основными приемами коммуникации с населением, но как принимать решения в конфликтных ситуациях, в условиях дефицитного бюджета и в ситуации разновекторного давления различных элитных групп, часто не знают, добавляет госпожа Курбангалеева: «Собственного опыта, а зачастую и желания не хватает».

<https://www.kommersant.ru/doc/4519436>

### **ИЗВЕСТИЯ; НАТАЛЬЯ БАШЛЫКОВА; 2020.05.10; ПО ПРОСТУПКАМ УЗНАЮТ: МИНЮСТ НЕ БУДЕТ ПОВЫШАТЬ ШТРАФЫ В НОВОМ КОАП; ВЕДОМСТВО ПРОДОЛЖАЕТ СОГЛАСОВЫВАТЬ ИСПРАВЛЕННУЮ В СТОРОНУ СМЯГЧЕНИЯ РЕДАКЦИЮ ДОКУМЕНТА**

Минюст не будет повышать штрафы в новом КоАП, а также откажется от ряда скандальных норм, которые ранее подверглись критике со стороны общественности. В том числе – от наказания граждан за отказ от вакцинации. Об этом «Известиям» рассказали источники в министерстве, знакомые с разработкой документа. Информацию подтвердили в межведомственной рабочей группе при правительстве. В Госдуме сообщили, что новые нормы вряд ли вступят в силу с 1 января 2021 года, так как их необходимо изучить. В Совфеде отметили, что новая редакция существенно отличается от первой и «максимально учитывает мнение населения», однако на ее доработку потребуется время. Эксперты считают, что недовольные новым кодексом все равно останутся, так как он будет приниматься в экономически непростое время.

Усилят только минималку

Как рассказали «Известиям» источники, знакомые с разработкой нового КоАП, в его третьей редакции Минюст решил отказаться от кратного повышения штрафов за административные нарушения. Они останутся на уровне действующего кодекса. Будет повышен только размер минимального штрафа, который составит 500 рублей вместо действующих 100. Эту информацию «Известиям» подтвердили в межведомственной рабочей группе при правительстве, которая участвует в подготовке документа.

– В настоящий момент новая редакция по части санкций приведена к тем штрафам, которые содержатся в действующем КоАП. Единственно, мы убрали штрафы 100, 200, 300 рублей, потому что они уже не отвечают никаким задачам о наказании. Минимальный мы подняли до 500, но не более того, – рассказал член рабочей группы, первый зампред комитета Госдумы по развитию гражданского общества, вопросам общественных и религиозных объединений Дмитрий Вяткин.

По его словам, также в числе новаций документа – уменьшение применения такой санкции, как административный арест. Вместо 73 составов его применение будет возможным лишь по 50, а исключенные из этого списка нормы заменят обязательными работами на срок от 20 до 60 часов.

– Также в части санкций мы приравнивали все юрлица, которые являются субъектами малого и среднего бизнеса, к индивидуальным предпринимателям, то есть размер штрафов для них будет существенно ниже. Спорная норма, которая касается санкций за прививки, исключена из проекта и не будет содержаться в тексте документа, – сообщил участник проработки новой редакции.

Дмитрий Вяткин отметил, что из-за коронавируса изменились графики работы практически всех федеральных структур, значительная часть которых переведена на удаленку. Поэтому сроки подготовки нового КоАП тоже сдвигаются.

– Уже очевидно, что с января 2021 года новый КоАП в силу не вступит. Он потребует очень серьезной проработки между первым и вторым чтениями в Госдуме. И, как я понимаю, до этого нужно будет еще провести очень серьезное его обсуждение в правительстве РФ, – пояснил парламентарий.

Как сообщила «Известиям» еще один член рабочей группы, первый зампред комитета Совета Федерации по конституционному законодательству и госстроительству Ирина

Рукавишникова, редакция КоАП, которая дорабатывается сейчас, существенно отличается от ее июньской версии, а также от первого варианта, который был вынесен на общественное обсуждение в начале этого года. Напомним, обе предыдущие редакции, предложенные Минюстом, были раскритикованы и отклонены.

– На мой взгляд, все произошедшие изменения позитивны, поскольку они максимально учитывают мнения регионов и отраслевых экспертов. Так, по многочисленным просьбам субъектов РФ появился состав, касающийся благоустройства территории, – пояснила она «Известиям», напомнив, что именно тему повышения качества и комфорта жизни на недавней встрече с сенаторами поднимал **Владимир Путин**.

По ее словам, еще во второй (летней) редакции КоАП было прописано порядка 10 статей о благоустройстве, сейчас только одна универсальная статья, так как концепция нового КоАП предполагает сокращение количества норм для упрощения применения кодекса.

– Также многие субъекты обращались с просьбой закрепить ответственность собственников за засорение их участков опасными для здоровья растениями. Изначально речь шла об амброзии полыннолистной и борщевике Сосновского, наиболее распространенных и вызывающих сильную аллергию сорняках. Теперь от этой конкретики решено уйти, сделать также универсальную статью и наделить регионы правом определять перечень опасных сорняков с учетом местной специфики, – пояснила парламентарий.

По ее словам, еще одно значимое новшество проекта КоАП заключается в том, что в нем предусмотрена возможность администрирования отдельных составов на уровне муниципалитетов, а не только регионов и федеральных органов власти.

– Что касается проекта нового КоАП, его основной части, планируется, что работа над ней будет завершена в ближайшие месяцы и уже в осеннюю сессию документ может быть внесен в Госдуму для обсуждения и принятия, – пояснила Ирина Рукавишникова.

Она добавила, что 14 октября в Верхней палате пройдет очередное семинар-совещание с участием региональных парламентариев по обсуждению предложенного проекта КоАП.

Примут после Нового года

По словам источника «Известий» в правительстве, знакомого с работой над новым КоАП, в Минюсте сильно обеспокоены качеством документа. Поэтому дважды в неделю с участием членов рабочей группы у министра юстиции Константина Чуйченко проводятся согласительные совещания.

«Законопроект фундаментальный и очень сложный, он затрагивает интересы каждого гражданина страны», – отметили в кабмине, сообщив, что поэтому торопиться с его утверждением не будут.

В числе сложностей проработки документа источник «Известий» назвал необходимость того, чтобы новый КоАП и его процессуальная часть корреспондировались с действующим законодательством. Плюс необходимо будет согласовать документ практически с каждым министерством, Госдумой, Совфедом, а также с общественными организациями.

В самом Минюсте «Известиям» сообщили, что еще 21 мая законопроект был направлен во все заинтересованные органы власти и организации, а с 29 мая по 26 июня размещался на официальном сайте [regulation.gov.ru](http://regulation.gov.ru) для повторного проведения его публичного обсуждения и независимой антикоррупционной экспертизы.

«По итогам указанных процедур в Минюст РФ поступило значительное количество предложений. В настоящее время министерством осуществляется доработка текста законопроекта с учетом данных позиций, а также вносимых в законодательство изменений, в том числе связанных с принятыми поправками к Конституции РФ. По завершении доработки он будет внесен в правительство РФ в установленном порядке», – сообщили в **пресс-службе** ведомства.

В Госдуме «Известиям» рассказали, что пока с текстом новой редакции КоАП не знакомы. Парламентарии позитивно отнеслись к предложению не повышать штрафы, однако все же хотят дождаться, когда документ поступит в нижнюю палату.

– Официально он нам еще не направлен, поэтому сложно давать какие-то конкретные оценки. Но очевидно, что парламенту потребуется время для его тщательной проработки. Думаю, что на это может уйти около полугода, хотя, например, лично мне нужен для этого месяц. Просто сейчас более приоритетным в нашей работе является принятие бюджета и конституционных законов, – сообщил «Известиям» первый зампред комитета Госдумы по государственному строительству и законодательству Юрий Синельщиков.

Его коллега, также зампред комитета Госдумы по государственному строительству и законодательству Михаил Емельянов в разговоре с «Известиями» отметил, что главная проблема нового КоАП заключается в том, что он затрагивает очень много интересов, в том числе частных – бизнеса, регионов и граждан.

– Даже если штрафы останутся на том же уровне, от критики новой редакции уйти никуда не удастся. Кто-то будет недоволен слишком мягким наказанием, кто-то будет настаивать, что наказания и так слишком жесткие. Минюсту сейчас нужно просто принять волевое решение и внести его в парламент, чтобы мы начали над ним работать, так как больше всего поправок будет в этом документе, – пояснил парламентарий.

Политолог Дмитрий Фетисов в разговоре с «Известиями» отметил, что до сих пор часть правительства, которая участвовала в разработке нового КоАП, настаивала на увеличении штрафов и за счет этого пополняемости федерального бюджета. Сейчас, как мы видим, побеждает другая точка зрения, что в экономически непростые времена усиление наказания будет тяжелой финансовой нагрузкой для граждан и вызовет сильное общественное недовольство. Эксперт считает, что риск недовольства россиян новым КоАП таким образом будет снижен, однако в любом случае его станут активно обсуждать и какой-то градус недовольства может возникнуть.

<https://iz.ru/1069033/natalia-bashlykova/po-prostupkam-uznaiut-miniust-ne-budet-povyshat-shtrafy-v-novom-koap>

### **ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2020.02.10; МИНТРАНС СТРОИТ ЗАКОНОДАТЕЛЬНУЮ ОСНОВУ ОТБ НА ОСНОВЕ АНАЛИТИКИ**

Результаты мониторинга выполнения задач по обеспечению безопасности учитываются в нормотворческой деятельности.

На прошедшей в Ростове-на-Дону IX Всероссийской конференции «Транспортная безопасность и технологии противодействия терроризму» в рамках тематической секции «Практика обеспечения транспортной безопасности субъектами транспортной инфраструктуры» выступил **Александр Блинков, начальник отдела мониторинга и анализа реализации государственной политики в области транспортной безопасности Министерства транспорта Российской Федерации**. Он рассказал о проводимой **Минтрансом России** работе в области мониторинга выполнения СТИ и перевозчиками задач по обеспечению транспортной безопасности.

«Деятельность эта не очень публичная, но ее результаты оказывают влияние на принятие новых нормативно-правовых актов в области обеспечения транспортной безопасности», – сказал **Александр Блинков**.

В своем выступлении он отметил, что транспортные объекты остаются в зоне высокого риска совершения актов незаконного вмешательства в работу объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. Соблюдение требований законодательства о безопасности на транспорте является условием для предотвращения противоправных действий. Актуальным является повышение эффективности мер по ОТБ ОТИ и ТС, установленных статьей 8 Федерального закона №16-ФЗ.

**Минтранс**, по словам **Александра Блинкова**, ведет постоянную работу по мониторингу выполнения требований транспортного законодательства. Подведомственными **Минтрансу** агентствами – **Росавиацией, Росжелдором, Росморречфлотом и Росавтодором** – по состоянию на сентябрь 2020 года присвоены категории более 50 тысячам объектов транспортной инфраструктуры, 436 тысячам транспортных средств, утверждено 25 тысяч оценок уязвимости ОТИ и 28 тысяч оценок уязвимости ТС, утверждено более 14 тысяч планов ОТБ транспортных объектов и 5 тысяч планов ОТБ транспортных средств. Аттестовано более 144 тысяч сотрудников и 349 подразделений транспортной безопасности.

В 2020 году (с 1.01.2020 г.) агентствами было присвоено 2688 категорий ОТИ и 20517 ТС, количество утвержденных оценок уязвимости (в том числе дополнительных) ОТИ увеличилось на 10%, а ТС – на 20% в сравнении с 2019 годом, количество утвержденных планов ОТБ возросло за тот же период времени на 27% для ОТИ и на 25% – для ТС. Количество аттестованных сил транспортной безопасности увеличилось на 20%, аккредитовано 73 подразделения транспортной безопасности.

Анализ защищенности объектов транспортного комплекса свидетельствует о положительной динамике выполнения транспортными предприятиями требований законодательства. **Минтранс** провел мониторинг ресурсного обеспечения мероприятий по ОТБ, затрат ОТИ и перевозчиков на реализацию мер, предусмотренных законодательством. Анализ состояния дел позволил определить комплекс мер по корректировке действующего законодательства в целях снижения финансовой нагрузки и устранения избыточных норм, не оказывающих влияния на уровень безопасности.

В целях господдержки СТИ распоряжением Правительства РФ от 04.07.2019 №1460-р были внесены изменения в комплексную программу обеспечения безопасности населения на транспорте: предусмотрены совместные действия органов исполнительной власти федерального, регионального и муниципального уровня совместно с СТИ по оснащению объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств в соответствии с требованиями по ОТБ. **Минтранс** уделяет большое внимание деятельности по обеспечению антитеррористической защищенности (АТЗ) ОТИ и ТС, в том числе в рамках массовых мероприятий и крупнейших общественных и спортивных событий, в которых задействованы объекты транспортной инфраструктуры. **Минтранс** и федеральные агентства внимательно анализируют практику АТЗ транспортных объектов и вносят предложения по ее совершенствованию.

В настоящее время министерство ведет работу по подготовке 5 проектов федеральных законов, 30 проектов нормативно-правовых актов Правительства РФ и 15 ведомственных актов по ОТБ, призванных улучшить регулирование транспортной безопасности и снизить административную нагрузку.

Работа по законодательному обеспечению ОТБ проводится также в международном и двустороннем формате, при участии **Департамента транспортной безопасности и специальных программ Минтранса и министра транспорта РФ**.

[https://www.securitymedia.ru/news\\_one\\_11601.html](https://www.securitymedia.ru/news_one_11601.html)

### **РБК; ВИКТОРИЯ ПОЛЯКОВА; 2020.02.10; В РОССИИ ПРЕДЛОЖИЛИ НОВЫЙ ВАРИАНТ ОСВЕЩЕНИЯ ДОРОГ**

**Мишустин** поручил подготовить предложения, связанные с вопросом освещения дорог. Среди них – введение ограничений на освещение с низкой энергоэффективностью и стимуляция внедрения автоматизированных систем

Правительство поручило профильным ведомствам подготовить предложения, которые простимулируют внедрение автоматизированных систем дорожного освещения. Соответствующее распоряжение подписал **премьер-министр Михаил Мишустин**, документ опубликован на сайте правительства.

Введение автоматизированных систем освещения в зависимости от времени суток позволит снизить энергозатраты и таким образом «сэкономить средства бюджетов разных уровней», говорится в распоряжении.

Помимо этого власти проработают возможность постепенного введения ограничений на дорожное освещение с низкой энергоэффективностью и подготовят решения о развитии системы добровольной сертификации осветительных устройств. Последнее нужно, чтобы снизить объемы контрафактной продукции.

«Ожидается, что реализация комплекса мер уменьшит затраты на электричество в среднем на 30% при сохранении существующего уровня освещенности автодорог», – указано в документе.

Срок подготовки предложений – до конца первого квартала 2021 года. Этим займутся **Минтранс**, Минэкономразвития, Минэнерго, ФАС и Росстандарт.

В начале августа Счетная палата опубликовала отчет по итогам проверки содержания российских дорог и объяснила, почему они плохие. Ведомство выяснило, что протяженность региональных дорог почти в десять раз больше, чем федеральных, но на их содержание из бюджета выделяется в восемь раз меньше средств. Так, в среднем на содержание 1 км дорожной сети федерального значения в 2019 году приходилось 2,2 млн руб., в то время как на содержание 1 км региональных дорог – 288 тыс. руб. В целом же на трассы регионального или межмуниципального значения в среднем направлялось лишь 29,6% от нормативной потребности.

<https://www.rbc.ru/society/02/10/2020/5f76d08b9a7947e88fe0d4b1>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/9610073>

### **ТАСС; 2020.02.10; ПОПРАВКИ К ПДД: СТАНУТ ЛИ НАКАЗЫВАТЬ ЗА ШИНЫ НЕ ПО СЕЗОНУ И «КОЛХОЗНЫЙ» КСЕНОН; ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО – О ТОМ, КАКИЕ ИЗМЕНЕНИЯ В ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПРЕДЛАГАЕТ ВНЕСТИ МВД**

Еще буквально вчера в СМИ и социальных сетях кипели страсти по поводу поправок, которые предложил внести в Правила дорожного движения **Минтранс**. Ведь, по замыслу чиновников, должны значительно измениться правила парковки и стоянки, эксплуатации автобусов. Обсуждалась совершенно новая глава, описывающая права и обязанности владельцев моноколес, электросамокатов, гироскутеров и прочих средств индивидуальной мобильности (СИМ). И вот теперь эстафету перехватили в Министерстве внутренних дел. Для общественного обсуждения на [regulation.gov.ru](http://regulation.gov.ru) опубликован разработанный в МВД проект поправок к Правилам дорожного движения. И если они вступят в силу, появятся наказания для автовладельцев, которые ездят зимой на летней резине, а летом – на зимней, к тому же шипованной. Зато требования по тонировке стекол, кажется, слегка смягчатся.

Но – обо всем подробно.

Цок, цок, цокают шипы...

Итак, в МВД подготовили проект Основного перечня неисправностей и условий, при которых запрещена эксплуатация транспортных средств (это приложение к Правилам дорожного движения, кто не в курсе) в новой редакции. Формально, как объяснили в министерстве, документ приводится в соответствие с Техническим регламентом Таможенного союза о колесных транспортных средствах (ТР-ТС), принятом еще в далеком 2011 году (правда, с тех пор в документ неоднократно вносились изменения).

Опять же, с формальной точки зрения документ этот должен был действовать на территории всех стран – участников Таможенного союза, но... реально носил лишь рекомендательный характер. Потому что по нашим законам все его положения должны были быть продублированы в главном для всех водителей документе – Правилах

дорожного движения, а наказания за нарушения – прописаны в Кодексе об административных правонарушениях (КоАП). Чтобы это сделать, давно устаревший перечень условий и неисправностей, при которых запрещается эксплуатация транспорта, в министерстве решили обновить.

Итак, что предлагает МВД? Главное и самое важное новшество: запретить эксплуатировать автомобили с летними шинами зимой и с шипованными – летом. И записать, как и в Техническом регламенте. То есть пока в перечне запрещено лишь использовать старые покрышки, если остаточная глубина рисунка протектора шин меньше минимально разрешенной (например, для легковых автомобилей – не менее 1,6 мм). Теперь в ПДД впервые появляется запрет на нарушение правил сезонного использования автопокрышек: езда с июня по август на зимних шипованных шинах, с декабря по февраль – на летних. При этом зимние шины должны быть обязательно установлены зимой на всех колесах автомобиля. И все должны быть или шипованными, или нет. Варианты для особо экономных (типа «зимние шипованные на ведущих колесах, и нормально») не проходят. Так как на безопасности экономить не надо.

Вообще, идея закрепить сезонное использование шин в правилах обсуждалась давно. Летние шины зимой, в мороз, становятся просто «стеклянными», и езда на таких колесах сродни фигурному катанию. Официально по этой причине в стране случается около 1,5 тыс. ДТП (или 1% от общего числа аварий), но на самом деле их число, видимо, гораздо больше. Сколько автомобилей улетело на скользкой дороге в кювет? И какой процент таких аварий остался неоформленным? Ну а летом действительно странно ездить на шипах, тем более что тормозной путь у автомобиля в таком случае увеличивается минимум в полтора раза. Я уже не говорю о том, что шипы, которые всегда не полезны для асфальта, в жару для дорожного покрытия просто губительны.

Почему до сих пор у нас в правилах нет требования по сезонности применения шин, как во всех соседних странах? Говорят, что эта норма вызывает сопротивление у водителей и владельцев тяжелых грузовиков и автобусов. Уж очень дорогая зимняя резина для этой техники, стоимость одной покрышки может достигать 100 тыс. рублей, а их нужно шесть, восемь, а то и 12 штук! Именно поэтому «грузовые» шины, отходившие «полный круг», часто не выбрасывают, а восстанавливают. И в проекте правила эксплуатации для восстановленных шин подробно расписаны (поэтому водителям-профессионалам советую ознакомиться со всеми положениями заблаговременно!). Например, запрещено устанавливать восстановленные шины, если их возраст – больше семи лет. Или устанавливать шины с восстановленным протектором на переднюю ось. Словом, для владельцев грузовиков и автобусов наступают непростые времена (в очередной раз).

Надеюсь только, что нам, простым водителям легковушек, не придется больше стоять у обледенелого подъема дороги, подняться по которому напрасно пытается тяжелая фура, лишь бешено и страшно при этом вращая колесами. При этом в проекте документа есть примечание, что, по решению региональных властей, летний и зимний периоды использования шин могут быть изменены. Но только в сторону увеличения этих периодов. Так, кстати, и в техрегламенте записано. Это вполне себе разумно, поскольку страна у нас большая и продолжительность лета (но чаще – зимы) в Норильске или Нарьян-Маре сильно отличается от Краснодара. Правда, в таком случае не очень понятно, каким правилам следовать фуре, которая осенью везет арбузы из Астрахани в Мурманск... Шутка.

Итак, если эти нормы пропишут в Правилах дорожного движения, сотрудники ГИБДД получат право составлять на нарушителей протоколы и выписывать штрафы по ч. 1 ст. 12.5 КоАП «Управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена». Наказание пока не слишком серьезное – 500 рублей. Несколько лет назад группа депутатов Госдумы предложила ввести штраф в размере 2 тыс. рублей за нарушение правил сезонности

использования шин, но документ тогда не прошел. Думаю, что в скором времени депутаты вновь проявят инициативу, раз такой пункт появится в ПДД, и понятно, в какую сторону они захотят изменить сумму штрафа.

Да будет свет!

Сейчас в Перечне неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация ТС, – 46 пунктов, сгруппированных в семь разделов. В МВД хотят этот список расширить как минимум вдвое и, главное, уточнить формулировки. Вот, например, в главе «Внешние световые приборы» уточняется, что категорически нельзя устанавливать в фаре источники света, «не имеющие знака официального утверждения либо с не соответствующими установленному изготовителем в эксплуатационной документации классом источника света, цоколем, мощностью, цветовой температурой, а также переходники с цоколя источника света одного класса на другой» и не соответствующие «эксплуатационной документации».

Речь идет о многочисленных любителях так называемого колхозного ксенона – такие лампы (как правило, китайского производства) можно купить практически в любом автомагазине. Стоят они относительно недорого, зато светят ярче обычных галогенных и при этом потребляют меньше электроэнергии. Сплошная выгода! Но если установить такие лампы в обычные фары, свет будет слепить встречных водителей (так как источник света расположен иначе и световой пучок формируется неправильно). Новая формулировка, по мнению специалистов, упростит задачу инспекторов при выявлении автомобилей с нестандартными газоразрядными (ксеноновыми) и светодиодными лампами. Нет нужной маркировки – значит, установлен «левак».

Кстати, в этом случае может применяться и более суровая третья часть ст. 12.5 – «Управление транспортным средством, на передней части которого установлены... световые приборы, цвет огней и режим работы которых не соответствуют требованиям Основных положений...». Это грозит нарушителю уже не 500-рублевым штрафом, а лишением прав на срок от шести месяцев до года. С немедленной конфискацией всех «левых» световых приборов.

Более того, по новому проекту штраф можно будет получить, если на машине не работают фарочиститель или автоматический корректор наклона фар. Это такое стандартное оборудование на современных автомобилях, оборудованных ксеноновым светом, и устанавливается оно, чтобы исключить ослепление водителей на встречной полосе. Но некоторые «народные умельцы» намеренно отключают штатный очиститель фар, чтобы уменьшить расход «незамерзайки» осенью и зимой. А то ведь в условиях нашей российской слякоти расход возрастает чуть ли не вдвое, пятилитровой канистры всего на пару дней хватает. Сплошное разорение!

Кроме того, уточняются и правила применения тонировки: лобовое и передние боковые стекла (водителя и пассажира) должны будут пропускать не менее 70% света (сейчас не менее 75%, по ГОСТу 1988 года, на который ссылаются ПДД). Разница, как мне кажется, на самом деле не принципиальная; остальные стекла можно тонировать хоть наглухо. А вот зеркальная тонировка по-прежнему категорически запрещена.

Уточняются и другие нормы. В некоторых случаях мне даже трудно понять, зачем это делается. Например, нарушением будут считаться «самопроизвольный поворот рулевого колеса с усилителем рулевого управления от нейтрального положения при работающем двигателе, вопреки желанию и ожиданиям водителя». Такая неисправность теоретически может возникать из-за дефекта или поломки гидроусилителя и довольно часто встречалась, например, на моделях «Лада-Калина» первых лет выпуска (примерно 2005–2006 годы). С тех пор я о подобной проблеме даже и не слышал... Или некое «подтекание рабочей жидкости в гидросистеме усилителя рулевого управления». Это, конечно, плохо, но обнаружить такую протечку иногда сложно даже при наличии подъемника! Но особенно меня порадовало новое положение, которое запрещает использование

автомобиля без... противосолнечных козырьков. Никогда не видел и не слышал, чтобы кто-то их демонтировал. Да и зачем, они ведь действительно очень помогают в солнечную погоду! А в будущем за их отсутствие еще могут оштрафовать на 500 рублей.

Есть в проекте специальная глава, посвященная правилам размещения, установки и эксплуатации газобаллонного оборудования на транспортных средствах, чего раньше не было.

Проект изменений в правила будет проходить общественное обсуждение до 16 октября. А потом поступит в правительство, так что вполне возможно, что изменения в ПДД могут вступить в силу уже с нового года.

<https://tass.ru/opinions/9606253>

### **ТАСС; ЕКАТЕРИНА МОСКВИЧ; 2020.02.10; ГЕНКОНСТРУКТОР: НОВЫЙ СЕГМЕНТ ГЛОНАСС ПОВЫСИТ ТОЧНОСТЬ НАВИГАЦИИ В ВОСТОЧНОМ ПОЛУШАРИИ**

В октябре с космодрома Плесецк запланирован запуск навигационного спутника «Глонасс-К». Аппарат уже доставлен на космодром, с ним ведутся работы по подготовке к пуску. Это будет третий спутник этой серии в орбитальной группировке.

О создании высокоорбитального космического комплекса ГЛОНАСС, повышении точности навигации и увеличении отечественной электронно-компонентной базы в соответствующих аппаратах в интервью ТАСС рассказал генконструктор ГЛОНАСС Сергей Карутин.

– Какие основные задачи выполняет ГЛОНАСС?

– В 2020 году завершается очередное десятилетие развития отечественной глобальной навигационной спутниковой системы – ГЛОНАСС. Начавшееся в 2006 году восстановление группировки дает видимые результаты, сегодня нашу повседневную жизнь сложно представить без сплошного искусственного радионавигационного поля, которое орбитальная группировка ГЛОНАСС предоставляет потребителям в глобальном масштабе с 2011 года.

Сегодня сигналы ГЛОНАСС используются для спасения жизней при дорожно-транспортных происшествиях, мониторинге и диспетчеризации воздушного, наземного и водного транспорта, синхронизации сетей подвижной сотовой связи и элементов энергосистемы страны, управления дорожной и сельскохозяйственной техникой и многих других.

Восстановление орбитальной группировки в 2011 году обеспечило полную навигационную независимость Российской Федерации. Несмотря на то что ГЛОНАСС предоставляет потребителям четыре типа навигационных услуг, всех интересует именно базовая. Это вполне объяснимо – она используется всеми потребителями, поэтому хочется рассказать о перспективах именно ее развития.

– В каком составе сейчас работает группировка ГЛОНАСС?

– Базовая навигационная услуга предоставляется посредством орбитальной группировки из 24 космических аппаратов (КА) в трех орбитальных плоскостях на средних круговых орбитах. Равномерное распределение КА по плоскостям обеспечивает глобальное мгновенное и всепогодное определение местоположения, параметров вектора скорости и ускорения потребителей, а также их временную синхронизацию.

Основу группировки составляют аппараты второго поколения – спутники «Глонасс-М», разработанные в 2003 году. Они демонстрируют фантастическую работоспособность, уже 14 космических аппаратов работают дольше гарантийного срока активного существования, четыре спутника в этом году празднуют 13-летнюю годовщину на орбите. Это превзошло все ожидания, ведь они не просто оказывают услугу, они успешно эксплуатируются расчетами Воздушно-космических сил Российской Федерации, которые обеспечивают постоянное повышение точности базовой услуги.

– Насколько улучшилась точность навигации?

– В 2014 году погрешность навигации за счет аппаратов составляла 1,4 м, но работа по повышению точности не останавливается ни на один день. 30 января этого года данные спутники обеспечили снижение погрешности до 0,9 м, а в течение недели погрешность не превышала 1,15 м.

Необходимо отметить, что именно создание спутников «Глонасс-М» позволило потребителям во всем мире впервые получить навигационную услугу в двух диапазонах частот, что необходимо для снижения влияния ионосферы на точность навигации. Прием сигналов в двух диапазонах позволяет осуществлять навигацию в условиях возмущения этого слоя атмосферы во время магнитных бурь, вызванных солнечной активностью. Возмущения ионосферы приводят к увеличению погрешности навигации и временной синхронизации в несколько раз.

– В октябре планируется запуск спутника «Глонасс-К», чем он отличается от предыдущего поколения?

– На космодроме Плесецк готовится к запуску аппарат третьего поколения «Глонасс-К», он предоставит потребителям еще больше возможностей – новый сигнал в третьем частотном диапазоне. Новый сигнал – точнее и информативнее. Поэтому поэтапное обновление орбитальной группировки позволит гарантированно повысить качество базовой навигационной услуги.

– А выполняемые задачи чем-то отличаются?

– Первые космические аппараты данного поколения были запущены в 2011 и 2014 годах и позволили нам отработать технологии создания навигационных спутников в негерметичном исполнении, когда бортовая аппаратура находится вне гермоконтейнера космического аппарата. Подобное решение позволило более чем в полтора раза снизить массу спутника. Этот резерв обеспечил расширение функциональных возможностей космического аппарата.

Теперь аппараты «Глонасс» несут важную и благородную миссию бортового ретранслятора системы КОСПАС-SARSAT – поиска и спасания терпящих бедствие морских и воздушных судов.

– В 2021 году планируется первый запуск спутника «Глонасс-К2». Повысит ли он точность навигации?

– Опыт, полученный при создании аппаратов третьего поколения («Глонасс-К»), позволил разработать космический аппарат четвертого поколения «Глонасс-К2». Это уникальный космический аппарат – он предоставит гражданским потребителям пять навигационных сигналов, точность навигационного обеспечения за счет этого спутника будет менее 0,3 м, срок активного существования – не менее десяти лет.

– Как продвигается работа по импортозамещению комплектующих спутников?

– Невозможно пройти мимо вопроса обеспечения импортонезависимости, переход на использование отечественной электронной компонентной базы (ЭКБ) открыл нам возможность определять ее функционал, и огромную помощь нам оказывает в этой работе Минпромторг России. За прошедшие шесть лет в изготавливаемой сейчас бортовой аппаратуре доля ЭКБ отечественного производства уже достигла величины более 95%.

– Ранее генеральный директор компании «Информационные спутниковые системы им. М.Ф. Решетнёва» (входит в госкорпорацию «Роскосмос») Николай Тестоедов анонсировал создание нового сегмента спутниковой системы ГЛОНАСС. Когда ожидается первый запуск по программе?

– Наш традиционный фокус на потребителя сохраняется, проведенные исследования показывают растущие потребности в навигационных услугах в сложных условиях, при которых КА виден под углами более 25° над линией горизонта. Для удовлетворения потребностей потребителей в качественных услугах с помощью новых кодовых сигналов в 2021 году начнется создание высокоорбитального космического комплекса (ВКК)

ГЛОНАСС. С запуском первого спутника в 2025 году и полным развертыванием группировки из шести космических аппаратов в трех плоскостях к концу 2027 года будет на 25% повышена точность навигации в Восточном полушарии.

В качестве основы для построения высокоорбитального космического комплекса будет использоваться прекрасно зарекомендовавшая себя платформа спутника «Глонасс-К», о которой уже подробно сказано выше.

– Существует какой-то контроль качества оказываемых навигационных услуг?

– Мы уделяем большое внимание контролю качества навигационных услуг ГЛОНАСС, и для решения данной задачи создана система контроля и подтверждения характеристик системы. Она включает сеть станций мониторинга сигналов ГЛОНАСС за рубежом, а также специализированные радиотелескопы, способные проводить анализ структуры и мощности радиосигналов у поверхности Земли. Результаты этого объективного мониторинга подтверждают правильность выбранных технических решений.

– Наблюдались ранее попытки создать помехи для работы российской навигационной системы?

– Важным вопросом является защита навигационных диапазонов частот от несанкционированных помеховых воздействий, и контроль за электромагнитной обстановкой в них стал для нас приоритетнейшей задачей, которую в первую очередь предстоит решать в нормативном поле.

В ближайшие годы запланирована большая работа по созданию комплексной системы нормативно-правового регулирования в сфере навигационной деятельности, выпуск целого ряда ключевых документов, гарантирующего потребителям требуемый уровень качества услуг со стороны операторов системы.

– В прошлом году был разработан Стандарт эксплуатационных характеристик ГЛОНАСС. Зачем он нужен?

– Этот основополагающий документ устанавливает значения достигнутых навигационных характеристик ГЛОНАСС с существенным гарантированным запасом, которые в сочетании с условиями приема сигналов и априорными оценками характеристик аппаратуры потребителя могут позволить потребителю оценить для себя конечные характеристики при решении конкретной задачи.

Стандарт является основой для проведения сертификации услуг ГЛОНАСС, а также для разработки стандартов более низкого уровня на конкретные образцы НАП, системы на основе ГЛОНАСС, для разработки международных стандартов Международной организации гражданской авиации (ИКАО), Международной морской организации (ИМО) и др.

Использование унифицированной номенклатуры эксплуатационных параметров и методик их расчета всеми ГНСС, включая ГЛОНАСС, GPS, Galileo и BDS, является общепринятой мировой практикой. Аналогичные стандарты уже опубликованы для GPS, Galileo и BDS и постоянно обновляются.

– Как в ближайшее время планируется улучшать точность навигации ГЛОНАСС?

– Одной из важнейших задач 2020 года является гармонизация потребительского интерфейса ГЛОНАСС. Выше было отмечено влияние среды распространения на точность навигации, поэтому готовятся к опубликованию новые редакции интерфейсных контрольных документов (ИКД) ГЛОНАСС, которые описывают параметры взаимодействия между аппаратами «Глонасс» и навигационной аппаратурой потребителя. Предполагается, что повышение точности ГЛОНАСС будет достигнуто за счет введения в резервные разряды кадров навигационных сообщений дополнительной информации. В частности, будут введены математические модели вычисления ионосферных и тропосферных задержек. Параметры модели ионосферы будут включены в состав навигационного сообщения, а тропосферной модели требуется только информация о широте расположения навигационного приемника и сезоне года.

Изменения ИКД для сигналов с частотным и кодовым разделением для передачи дополнительной информации обеспечат обратную совместимость для бесбойной работы существующего парка навигационной аппаратуры потребителя и передачу параметров тропосферы и ионосферы в дополнительных разрядах.

<https://tass.ru/interviews/9610385>

### **БИЗНЕС ONLINE; 2020.02.10; ДВУХКОЛЕСНАЯ КАЗАНЬ: СУД ДАСТ ОТВЕТ, КТО ЗА РУЛЕМ ЭЛЕКТРОСАМОКАТА – ПЕШЕХОД ИЛИ ВОДИТЕЛЬ; КАК ЭЛЕКТРОСАМОКАТ СТАЛ ТРАНСПОРТОМ ГОДА И ПО КАКИМ ПРАВИЛАМ ОН ПОЕДЕТ**

С конца июля – с момента появления в городе специализированного сервиса – казанцы 110 тыс. раз брали в аренду электросамокаты. За два года армия электросамокатчиков выросла до масштабов, которые уже не могут игнорировать ни в ГИБДД, ни в руководстве столицы РТ. С одной стороны, экологичность и мобильность, а с другой, неопределенный правовой статус «досок» с рулем. Казань станет полигоном, на котором для всей России решат, кем считать электросамокатчиков – пешеходами или все-таки водителями.

С конца июля казанцы 110 тысяч раз брали в аренду электросамокаты – с появления в городе специализированного сервиса С конца июля – с момента появления в городе специализированного сервиса – казанцы 110 тыс. раз брали в аренду электросамокаты. Данный сезон с уверенностью можно назвать последним свободным в пока еще короткой истории электросамокатного движения в России. Вслед за **минтрансом** на «войну» с электросамокатами выходит ГИБДД, а Татарстан может создать юридический прецедент, который навсегда изменит отношение к главному двухколесному транспорту 2020 года.

В августе инспекторы остановили в Казани, на проспекте Ибрагимова, 54-летнего Дмитрия Хотухова. Сотрудники автоинспекции почему-то решили, что мужчина, передвигавшийся на электросамокате по тротуару, пьян. Само собой, документов на портативное транспортное средство у него не было. От медосвидетельствования Хотухов отказался, поэтому за нарушение подпункта 2.3.2 Правил дорожного движения («Водитель обязан проходить по требованию сотрудников полиции освидетельствование на состояние опьянения») в отношении электросамокатчика был составлен протокол. По одной из самых страшных для водителей статей КоАП – 12.26 («Невыполнение водителем транспортного средства требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения») – дело направлено на рассмотрение в мировой суд. Заседание Вахитовского суда, на котором будет рассмотрен инцидент, назначено на 8 октября. Вот только Хотухов никакой не водитель. Если судья подтвердит правомерность действий инспекторов ГИБДД, это станет прецедентом – пешеход будет лишен водительского удостоверения за управление в нетрезвом виде электросамокатом. Сам Хотухов стоит на том, что в тот вечер был трезв. Он также предъявил иск к ГИБДД о возмещении ущерба за повреждение электросамоката, который временно поместили на штрафстоянку.

В республиканском ГИБДД с настороженностью относятся и к тем самокатам, у которых мощность менее 250 Вт, поскольку на тротуаре они представляют опасность для пешеходов В республиканском ГИБДД с настороженностью относятся и к тем самокатам, у которых мощность менее 250 Вт, поскольку на тротуаре они представляют опасность для пешеходов Фото: Андрей Титов.

Как сообщили корреспонденту «БИЗНЕС Online» в управлении ГИБДД МВД по РТ, в сферу внимания Госавтоинспекции попадают все средства индивидуальной мобильности (СИМ – так в ведомстве называют электрические самокаты, велосипеды и др.) мощностью более 250 ватт. Для их управления требуется водительское удостоверение категории М, а при их использовании передвигаться по тротуару запрещено. У Хотухова был как раз мощный самокат, но у него водительское удостоверение самой распространенной

категории В – для управления легковыми авто. Именно его и собираются изъять у «нарушителя» сотрудники ГИБДД. При этом, по нашей информации, самокатчик был задержан на тротуаре едва ли не у своего подъезда.

«Эти самокаты по уровню мощности равны мопедам, и ездить они должны, соблюдая те же самые ПДД. Передвигаться на них можно только при наличии водительского удостоверения соответствующий категории, по дороге для автомобилей и обязательно в защитном шлеме», – изложили «БИЗНЕС Online» свою позицию в управлении ГИБДД МВД по РТ.

В случае, если у водителя самоката высокой мощности нет прав категории М, вступает в силу требование ч. 1 ст. 12.7 КоАП РФ («Управление ТС водителем, не имеющим права управления»), ответственность за несоблюдение предусмотрена в виде штрафа от 5 тыс. до 15 тыс. рублей. Но нашему нарушителю, как мы уже отметили, предъявили претензии по другой статье КоАП – возможно, потому, что она более тяжелая.

В республиканском ГИБДД с настороженностью относятся и к тем самокатам, у которых мощность менее 250 Вт, поскольку на тротуаре они представляют опасность для пешеходов. Средняя скорость передвижения пешехода – около 5 км/ч. Может ли гарантировать владелец чудо-техники, за считанные секунды развивающей скорость в 20 км/ч, что успеет предотвратить наезд на пешеходов на тротуаре? В Госавтоинспекции сомневаются, а потому призывают с большой осторожностью пользоваться электросамокатами.

Если в прошлом году с участием таких ТС было зафиксировано только одно происшествие с пострадавшим и 14 – с материальным ущербом, то в 2020-м в 8 происшествиях получили травмы уже 9 человек. Еще 13 инцидентов закончились только материальным ущербом.

Как автоинспекция будет регулировать движение самокатов в следующем году? Пока никто не знает. Однако подготовка к новому самокатному сезону уже идет полным ходом, и в первую очередь в отрасли законодательства. Детально предложения будут рассмотрены в октябре на заседании комитета по законности и правопорядку Госсовета РТ, сообщает знакомый с ситуацией источник нашего издания. В заседании примут участие представители ГИБДД, кабинета министров РТ, депутаты и представители общественности. Так что вполне возможно, что уже с 2021 года нас ждет «самокатный кодекс».

На то, чтобы захватить планету, самокатам потребовалось буквально 2–3 года. Стремительнее охватить масштаб мира получилось только у COVID-19. Если раньше доска с рулем и двумя колесами была скорее игрушкой для детей и тех, кто не любит крутить педали у велосипеда, то теперь самокат – это один из главных транспортных феноменов.

Началом эры самокатов можно считать появление проката электросамокатов на улицах, так называемых кикшерингов. Алгоритм действий такой же, что и в каршеринге. Для аренды самоката нужен только смартфон и привязанная к нему платежная система. Одними из первых деятельность в данном направлении развернули компании Bird и Lime в США. Первая выставила самокаты на улице в 2017-м, а уже через год Bird стоил \$1 млрд, став самой быстрорастущей компанией в штатах.

В 2018 году электросамокаты обрели сумасшедшую популярность во всем мире, что отразилось на культуре. Мультсериал «Южный парк», известный гипертрофированной иронией в описании резонансных мировых событий, показал в одной из серий в 2018-м эпидемию электросамокатов. В эпизоде демонстрируется, как пользователи самокатов врезаются в машины, пешеходы запинаятся о них, а побочным эффектом от самокатов разрушается Нью-Йорк. Как раз в тот год сервис по аренде двухколесных беспедальных ТС плотно обосновался в России.

Владелец казанского проката спортивного инвентаря DS Sport Денис Дубровин: «Интерес связан с комфортной возможностью переместиться из одной точки в другую без усилий»  
Владелец казанского проката спортивного инвентаря DS Sport Денис Дубровин: «Интерес связан с комфортной возможностью переместиться из одной точки в другую без усилий» Фото предоставлено Денисом Дубровиным

«В 2017-м мы поставили всего четыре электросамоката, то есть в 10 раз меньше, чем сейчас. У людей был низкий интерес, в основном техника просто стояла без дела. Зато через год они уже не стояли, с тех пор спрос на аренду только рос», – рассказывает «БИЗНЕС Online» владелец казанского проката спортивного инвентаря DS Sport Денис Дубровин. У бизнесмена несколько точек проката по Казани. И последние два года его главным хитом стали электросамокаты. Но этот год стал невероятным даже по сравнению с прошлым. Дубровин называет увеличение спроса многократным. Свободных самокатов практически нет, почти всегда они заняты.

«Интерес связан с комфортной возможностью переместиться из одной точки в другую без усилий. Большой спрос у детей связан со скоростью, которая им кажется интереснее, чем у велосипеда», – говорит Денис.

Другой наш собеседник из сферы проката (собственник бизнеса, попросивший не называть его имени) считает, что электросамокаты уже давно обошли велосипеды, а на повышенный интерес к электротехнике повлияли в том числе ограничения, связанные с коронавирусом. «В конце мая открылись парки и скверы. И в тот момент мы получали очень много звонков. Люди целыми семьями брали технику и выезжали на природу», – говорит представитель одной казанской компании, имеющей в своем гараже свыше 150 самокатов.

Дубровин не согласен с тем, что пандемия повлияла на выбор клиентов. «Это веяние прогресса. То же самое было с гироскутерами, сегвеями. У самокатов пик, думаю, пройден в этом году. Хотя они приживутся (в отличие от тех же гироскутеров) и будут развиваться, но настолько высокий спрос в плане аренды самоката сойдет. Многие из тех, кто брал в первое время их только в аренду, стали покупать свои самокаты. Самой техники в свободном доступе становится больше, и цена падает, потому что конкуренция на рынке высокая. Когда-то их продавали две-три точки, а сейчас на каждые 500 метров в Ново-Савиновском районе можно встретить подвал с самокатами. По арендным точкам такая же история, они растут как грибы после дождя. И каких-то колоссальных вложений не надо для открытия», – добавляет Дубровин.

Другой источник из мира проката электросамокатов утверждает, что свободные беспедальные ТС в летний выходной находились с трудом в любой точке проката на людных участках Казани. «Такое мы видим у всех игроков на рынке. К нам приезжали крупные компании, которые забирали больше 20 самокатов и ехали кататься по городу, бывает, что вообще арендуют на несколько дней. Похожая ситуация с большими семьями, они устраивают детские праздники и берут самокаты».

В Казани 4–5 тыс. арендных электросамокатов

Кроме привычных глазу точек проката, минувшим летом в Казани появился кикшеринг. Причем в начале был только один игрок на этом поле – компания Whoosh. Ближе к концу лета свой сервис запустил «Ситимобил» – агрегатор такси от Сбербанка и Mail.ru Group. На прошлой неделе мэр Казани Ильсур Метшин заявил, что в Казани можно взять в аренду с помощью мобильного приложения 1,6 тыс. электросамокатов. «На сегодня организовано около 400 точек для парковки самокатов и велосипедов. Протяженность обустроенных велодорожек составляет более 12 километров», – раскрыл цифры Метшин. Несколько собеседников «БИЗНЕС Online» из данной сферы оценили общий рынок прокатного бизнеса самокатов Казани в 3,5–4 тыс. единиц, а также выразили уверенность, что в следующем году их будет еще больше. «Возможно, с учетом цифр, которые озвучил Метшин, всего в городе около 4–5 тысяч самокатов для аренды».

И это только аренда. Все больше людей покупают личные самокаты. Кстати, прокаты тоже в этом содействуют, ведь сезон в скором времени закончится. «На зиму точно не будем оставлять. Часть самокатов начнем продавать, часть – оставим на следующий сезон. Люди охотно покупают уцененную технику», – говорит Дубровин. Но оценить спрос и объем рынка самокатов пока не представляется возможным: ни один из крупнейших ретейлеров, представленных в Казани, не предоставил данных по продажам.

Вывод о том, что популярность у средства индивидуальной мобильности, как самокаты называют в ГИБДД, высокая, можно сделать, изучив сайты бесплатных объявлений. Например, на Avito по запросу «электросамокат в Казани» высветилось 522 актуальных объявления.

На более официальном «Яндекс.Маркете» (показывает предложения от ретейлеров) свыше 3 тыс. объявлений. Средняя цена электросамоката составляет примерно 11 тыс. рублей. На сервисе «Яндекса» же можно найти технику в ценовом диапазоне моделей для взрослых от 7,5 тыс. до 135 тыс. рублей. Последний всеми характеристиками напоминает небольшой мопед. У него есть седло, колеса с протекторами, масса составляет 50 кг, а скорость такого самоката может достигать 85 км/ч. Нередко такие аппараты можно встретить на тротуарах города. Как раз особенно внимательно за подобными «полускутерами» в перспективе будут следить сотрудники ДПС.

Как следят за безопасностью

Наши собеседники из прокатного бизнеса убеждены, что дополнительный контроль за самокатчиками нужен. «Мы всегда предлагаем экипировку, но не все желают ей пользоваться. Сейчас очень много людей стали кататься, поэтому владельцы самокатов должны нести какую-то ответственность, мы поддерживаем данную инициативу правительства», – сказали нам в одном из прокатов города.

В большинстве пунктов проката предельная скорость самокатов не превышает 25–28 км/ч. Ее ограничивают искусственно. «Хотя есть и те, кто дает технику, на которой можно развить высокую скорость. Там уже существует высокий риск ДТП», – говорит источник «БИЗНЕС Online» на условиях анонимности.

Владелец DS Sport Дубровин добавляет, что основная опасность самокатов в том, что люди не особо переживают за свою безопасность: «Часто просят самокат, чтобы кататься с ребенком (вдвоем на одной „доске“ – прим. ред.). Мы отвечаем, что это запрещено техникой безопасности. Правилами эксплуатации не предусмотрено, что на самокате двое. В ответ слышим, что в парке же катаются. Такое стадное чувство обескураживает. Люди могут из окон тоже прыгать, но подобные доводы мало кого интересуют».

Также наш собеседник отмечает, что передвигаться на любом двухколесном транспорте безопасно лишь летом и в хорошую погоду, особой осторожности требует езда на электросамокатах: из-за особенностей мотора техника в любой момент может уйти в занос. Даже после дождя на гладкой поверхности на дорожках для роликов самокат скользит и падает. Поэтому уже скоро в целом безопасная мода может столкнуться с реалиями изменчивых природных условий.

«Я уже знакомился с проектом **минтранспорта** о СИМах, – продолжает Дубровин. – Считаю, что электросамокаты должны быть под особым контролем, но их ни в коем случае нельзя запрещать. Нужно развивать инфраструктуру. Сейчас даже статус их неясен: они (те, кто ездит на самокатах, – прим. ред.) пешеходы или водители? У моих знакомых был инцидент, когда автомобиль при повороте не увидел вылетевший самокат, сбил его и водителя признали виновным в наезде на пешехода. Но по правилам он должен был слезть с самоката и перейти дорогу, а он летел на скорости 15–20 километров в час. Его невозможно было увидеть».

Определение статуса участников движения самокатчиков ждут и в мэрии Казани. «По информации руководителей компаний, предоставляющих услуги кикшеринга на территории Казани, с момента запуска данного проекта зарегистрировано пять случаев

ДТП с электросамокатами, из которых три – ДТП с автомобилем (по вине водителя авто), два случая – наезд пользователем электросамоката на пешехода», – сообщили нам в **пресс-службе** исполкома города. Но эти пять случаев относятся только к прокату самокатов через мобильное приложение.

Зато любопытные цифры назвали в **пресс-службе** мэрии об общем количестве заказов услуг кикшеринга. Свою работу сервис в городе начал чуть больше двух месяцев назад, с 22 июля, но за это время общее количество использований уже преодолело отметку в 110 тыс. раз.

«В новом генплане города заложены все возможности для развития данного вида транспорта, и мы намерены всерьез этим заниматься. Начало уже положено – небольшое количество велодорожек в городе есть, дополнительные возможности дают новые комфортные общественные пространства, которыми мы прирастаем каждый год. Постепенно протяженность пешеходных и веломаршрутов будет увеличиваться. Это дело недалекого будущего, данный вопрос мы будем постоянно держать на контроле», – отметил в июле на тот момент глава городского исполкома Денис Калинин.

Сложно поверить, но самокаты действительно стали стратегическим вопросом для развития Казани. Если в следующем году, как прогнозируют игроки рынка, спрос на них лишь увеличится, то транспортная ситуация может кардинально измениться как минимум в центре Казани. «Транспортная политика города направлена на улучшение транспортной ситуации, снижение нагрузки на улично-дорожную сеть. Развитие транспорта малой мобильности отчасти также способствует этому», – считают в мэрии.

<https://www.business-gazeta.ru/article/483023>

### **ВЕСТИ; ВИТА ЛАХОВА; 2020.02.10; ПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ. КАК ПРИБАЛТИКА ТЕРЯЕТ РОССИЙСКИЙ ТРАНЗИТ. СПЕЦИАЛЬНЫЙ РЕПОРТАЖ**

Белоруссия сможет поставлять через порты России до 6 миллионов тонн нефтепродуктов. Такой прогноз дает российское Минэнерго. Это поможет Минску отказаться от транзита через страны Прибалтики. Как Россия становится одним из крупнейших логистических хабов в Европе? Репортаж Лейлы а Назаровой.

Россия станет крупнейшим портовым игроком в Европе. Если суммировать мощность у всех портовых комплексов Ленинградской области, то мы войдем в пятерку крупнейших хабов Европы...

<https://www.vesti.ru/video/2227846>

### **ПЕРВЫЙ КАНАЛ; 2020.02.10; РОССИЙСКИЕ КИНОЛОГИ УЧАТ СОБАК РАСПОЗНАВАТЬ ЛЮДЕЙ, БОЛЬНЫХ COVID-19**

**Татьяна Голикова** сделала заявление по ситуации с коронавирусом во время посещения кинологического центра по тренировке уникальных собак в столичном аэропорту «Шереметьево». Их учат по запаху распознавать носителей COVID-19 среди пассажиров. Метод этот практикуется при определении других заболеваний – например, онкологии.

О том, что натренированные собаки могут находить не только взрывчатку, наркотики, но и заразившихся коронавирусом, впервые заговорили еще в апреле 2020-го. То есть в самом начале пандемии. И сделали это британские ученые. Это словосочетание, «британские ученые», давно стало интернет-мемом, описывающим всякие несурзные открытия, и, естественно, все казалось шуткой. Ну, как может пахнуть вирус? Но ученые оказались самые настоящие. И уверяли: собаки чувствуют не сам вирус, а малейшие изменения в организме человека.

«Раньше мы проводили подобные исследования с малярией. Люди, инфицированные малярией, источником которой служат москиты, имеют характерный запах тела. Мы выяснили, что собаки способны распознавать таких людей», – сообщил профессор Лондонской школы гигиены и тропической медицины Джеймс Логан.

То, что запах тела человека меняется из-за болезни, известно давно. Например, больные сахарным диабетом зачастую пахнут ацетоном. Запах уксуса от тела появляется во время мастопатии или инфекции легких. Понятно, что идею использовать собак для поиска заболевших подхватили во всем мире.

Кинологическому питомнику «Аэрофлота» не один десяток лет. Но собаки выводились здесь для поиска взрывчатки и наркотиков. Часть из них в порядке эксперимента научились обнаруживать рак. И вот сейчас собаки готовы к тому, чтобы начать обнаруживать коронавирус.

«Мы выделили 15 собак, которые сейчас работают по COVID. Я думаю, что первые предварительные результаты мы получим уже к декабрю. В части онкологии, могу вам сказать, что рак на ранней стадии собаки определяли с точностью до 75%, а уже в стадии развитой – до 90%. Поэтому сейчас все будет зависеть от того, насколько мы их натренируем, натаскаем, так сказать, на эту работу», – сказал генеральный директор «Аэрофлота» Виталий Савельев.

Несколько лет назад аэрофлотовские специалисты даже вывели специальную породу, скрестив шакала, терьера и лайку. Одному из участвующих в эксперименте щенков, которого защищает мама, сегодня всего 2,5 месяца. Назвали новую породу, объединив два слова – шакал и лайка. Получилась шалайка. Порода обладает уникальным даже для собак обонянием.

«Совершенно очевидно сегодня, четко уже показано, что такой метод может быть использован, но алгоритм его использования и алгоритмы подготовки собак – это то, чем сегодня занимается центр «Аэрофлот». На сегодняшний день все исследования идут достаточно хорошо, на наш взгляд. Здесь работают два научно-исследовательских центра. Это Центральный научно-исследовательский институт эпидемиологии Роспотребнадзора. Подключен центр «Вектор», который занимается непосредственно с вирусной нагрузкой в каждой пробе», – сообщила глава Роспотребнадзора Анна Попова.

Проблем, которые необходимо решить и кинологам, и специалистам-вирусологам, много. Начать даже с того, что, как пахнет коронавирус, доподлинно неизвестно до сих пор. Сам больной запаха не чувствует. Потеря обоняния – один из симптомов заражения коронавирусом. А врачи в «красных зонах» просто не в состоянии запах уловить, потому что работают там в защитных костюмах.

Пока, повторимся, это только эксперимент. Такой же, как недавно начали специалисты в аэропорту Хельсинки, где собаки, обученные унюхать зараженного коронавирусом, появились летом. Правда, работают там, как их называют, «биоохранники» в местах, где не так много людей и нагрузка на ищеек минимальна. Не та, что предполагается для работы в аэропорту «Шереметьево», с его почти 50 миллионами пассажиров в год.

<https://www.1tv.ru/news/2020-10-02/394332->

[rossiyskie\\_kinologi\\_uchat\\_sobak\\_raspoznavat\\_lyudey\\_bolnyh\\_covid\\_19](https://www.1tv.ru/news/2020-10-02/394332-rossiyskie_kinologi_uchat_sobak_raspoznavat_lyudey_bolnyh_covid_19)

На ту же тему:

<https://www.vesti.ru/video/2227816>

<https://www.vesti.ru/article/2466490>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.04.10; МИТИНГ ПРОТИВ СТРОИТЕЛЬСТВА ТРАССЫ М-12 ЧЕРЕЗ ПОСЕЛКИ И ЛЕС ПРОШЕЛ В КАЗАНИ**

Жители поселков к юго-востоку от Казани в субботу провели согласованный митинг за перенос будущей трассы М-12 в Татарстане от жилых домов и лесных массивов, передал корреспондент «Интерфакса», присутствовавший на акции.

Митинг прошел в сквере Славы в Приволжском районе Казани. Организаторами акции выступили представители ЛДПР.

По данным организаторов, на митинг пришли 199 человек при заявленной численности до 200 человек. Информацией мэрии Казани о численности участников митинга агентство пока не располагает.

Участники митинга потребовали, чтобы будущая трасса пролегла в Татарстане на расстоянии не менее километра от населенных пунктов; исключить из проекта строительство моста через Волгу в районе деревни Гребени и базы «Актер»; сохранить при строительстве трассы 95 гектаров леса путем переноса трассировки М-12 по полям; создать рабочую группу с участием представителей власти и активистов для обсуждения вариантов трассировки автодороги.

На недавно запущенном активистами сайте, посвященном проблеме трассировки М-12 в Лаишевском районе Татарстана, утверждается, что существующий проект М-12 предполагает строительство трассы «по лесам и вплитык к домам».

Активисты предлагают альтернативный вариант трассировки – по их словам, в обход населенных пунктов, зон захоронений и зон природных заповедников. При его реализации в зоне тяготения трассы окажется меньшее количество жителей и будет вырублено меньшее количество леса, заявляют активисты.

Ранее сообщалось, что восьмой этап М-12, который пройдет по территории Верхнеуслонского, Лаишевского и Пестречинского районов Татарстана построит ООО «Трансстроймеханизация», которое в ходе реструктуризации будет передано совместному предприятию участием ВЭБа (АО «ГК «**Нацпроектстрой**»).

Данный этап М-12 будет проектироваться исходя из максимального сохранения ценных земель, подчеркивают в «Автодоре».

### **ТАСС; 2020.03.10; АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ «АРКТИКА» ДОСТИГ СЕВЕРНОГО ПОЛЮСА**

Первый атомный ледокол проекта 22220 «Арктика» в ходе испытаний достиг Северного полюса, сообщает **пресс-служба** Балтийского завода.

«3 октября в 18.00 будущий флагман отечественного атомного ледокольного флота атомоход «Арктика» проекта 22220 под флагом Балтийского завода достиг Северного полюса. Во время двухнедельного перехода из Санкт-Петербурга в город Мурманск специалисты сдаточной команды Балтийского завода (входит в состав ОСК) и представители заказчика осуществляют проверку работы атомного ледокола в ледовых условиях. В ходе испытаний атомоход выполнил «программу максимум», достигнув Северного полюса Земли. В ближайшее время «Арктика» прибудет в Мурманск, где запланировано подписание приемного акта.

Масштабная программа обновления атомного ледокольного флота России вошла в состав федерального проекта «Северный морской путь» Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/atomnyj-ledokol-arktika-dostig-severnogo-polusa>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЛЮБОВЬ ПРОЦЕНКО; 2020.04.10; МАРАТ ХУСНУЛЛИН: В ДФО ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ ДОРОГ ЛИДИРУЕТ МАГАДАНСКАЯ ОБЛАСТЬ**

Как уже сообщала «РГ», **вице-премьер** правительства РФ **Марат Хуснуллин** с пятницы находится в поездке по Дальнему Востоку. Сегодня он, в частности, провел совещание по социально-экономическому развитию Магаданской области.

На вопрос журналистов, как он оценивает выполнение поручений **председателя правительства РФ** по решению этих проблем, **Хуснуллин** ответил, что он для того и приехал в регион, чтобы оценить эту работу. Но уже сейчас может сказать, что в этом году Магаданская область строит автодорог гораздо больше, чем в предыдущие годы. В

Дальневосточном регионе она занимает по этому показателю первое место. Большие планы у нее и на ближайшие годы. В этом большая заслуга губернатора области, отметил **вице-премьер**.

Обсудили на совещании так же дальнейшее строительство парка «Маяк», расчистку прилегающей акватории от затонувших судов и другие вопросы социально-экономического развития.

[https://vladnews.ru/2020-10-04/178630/primore\\_budut](https://vladnews.ru/2020-10-04/178630/primore_budut)

### **ТАСС; 2020.03.10; ДОРОГУ ПРОТЯЖЕННОСТЬЮ 12,4 КМ ОТКРЫЛИ В ЧЕЧНЕ ПОСЛЕ КАПИТАЛЬНОГО РЕМОНТА**

«Дорога имеет стратегическое значение для развития транспортной сети, объединяя две крупные транспортные артерии республики: автодорогу федерального значения Р-217 Кавказ и дорогу Ищерская – Грозный. Вводимый участок дороги имеет протяженность в 12,4 км и обеспечит безопасность дорожного движения, а также сократит время пути для жителей и гостей региона», – отметил на открытии дороги председатель правительства региона Муслим Хучиев.

Ремонт подъезда к селу Серноводское от автодороги Ищерская – Грозный осуществлен в рамках госпрограммы развитие дорожной отрасли республики. На участке выполнены все мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения и снижению рисков возникновения ДТП, в том числе произведены работы по укреплению кювета монолитным железобетоном и установлено ограждение. В 2020 году по данной госпрограмме построено или реконструировано четыре моста, а также проведены ремонтные работы на 27 участках автодорог общей протяженностью 128,7 км.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/dorogu-protazennostu-124-km-otkryli-v-cecne-posle-kapitalnogo-remonta>

### **ТАСС; 2020.02.10; КРУПНЫЙ ПОДРЯДЧИК ПО ДОРОЖНОМУ НАЦПРОЕКТУ В КУЗБАССЕ ВНЕДРИТ БЕРЕЖЛИВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ**

Одна из крупнейших в Кузбассе строительных компаний «Кемеровоспецстрой», которая является подрядчиком по капитальному ремонту и реконструкции магистралей региона по **нацпроекту «Безопасные и качественные автодороги»**, стала участником **нацпроекта «Производительность труда и поддержка занятости»**. Внедрение бережливых технологий на первом этапе позволит компании ускорить и оптимизировать процесс производства собственной асфальтобетонной смеси, сообщил ТАСС министр труда и занятости населения Кузбасса Алексей Гришин.

«Пилотным потоком на предприятии выбран процесс производства асфальтобетонной смеси определенного типа, так называемого пористого асфальта, который используется в качестве нижнего слоя дорожного полотна и широко используется дорожниками в работе. Задача предприятия – за счет внедрения простых и понятных инструментов бережливого производства снизить время производственного процесса, повысить выработку, сократить время внеплановых простоев асфальтобетонного производства. В результате уже к следующему дорожно-ремонтному сезону производительность труда должна вырасти не менее чем на 10%, а через три года – на 30%», – рассказал Гришин.

Реализовывать мероприятия **нацпроекта «Кемеровоспецстрой»** будет с привлечением консультантов Федерального центра компетенций в сфере производительности труда (ФЦК). Они помогут выявить наиболее проблемные места на производстве, на которых происходят потери трудового времени и производственных ресурсов, и дадут рекомендации по пристраиванию рабочих процессов. Сотрудники компании пройдут обучение основам бережливого производства.

В перспективе инструменты бережливого производства предприятие будет применять и при проведении строительных и ремонтных работ, что позволит повысить качество,

сократить сроки и финансовые издержки при реализации крупных проектов на значимых для региона объектах.

«Кемеровоспецстрой» занимается строительством дорог, мостов, эстакад, благоустройством парков и скверов, производит асфальтобетонные смеси, тротуарную плитку и металлоконструкции. Только в этом по **нацпроекту «Безопасные и качественные автодороги»** компания капитально отремонтировала областную скоростную магистраль до Новокузнецка, в самом Новокузнецке завершает реконструкцию старейшего городского проспекта Metallургов, в Кемерове по **нацпроекту «Жилье и городская среда»** построила 1 км новой дороги к строящемуся микрорайону. Также «Кемеровоспецстрой» проводились работы по строительству Парка ангелов на месте сгоревшего ТРЦ «Зимняя вишня».

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/krupnyj-podradcik-po-doroznomu-nacproektu-v-kuzbasse-vnedrit-berezlivye-tehnologii>

### **ТАСС; 2020.02.10; РЕМОНТ УЛИЦ НА 13 УЧАСТКАХ ПЛОЩАДЬЮ СВЫШЕ 160 ТЫС. КВ. М ЗАВЕРШИЛИ В ХАНТЫ-МАНСИЙСКЕ**

Ремонт городских улиц на 13 участках общей площадью почти 163 тыс. кв. метров завершен в 2020 году в Ханты-Мансийске по национальному проекту **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, планы на 2020 год выполнены на 100%, сообщает региональный департамент общественных и внешних связей.

«В 2020 году проведена самая масштабная в истории Ханты-Мансийска модернизация дорожной инфраструктуры: в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в столице Югры произведен ремонт городских улиц на 13 участках общей площадью почти 163 тыс. кв. метров. <...> Планы на 2020 год выполнены на 100%, но с учетом ранее проведенной инструментальной диагностики автодорог и общественных обсуждений принято решение обновить еще ряд участков общей площадью более 46 тыс. кв. метров, ремонт которых был запланирован на 2021 год», – сказано в сообщении.

Стоимость ремонта дорог в 2020 году в Ханты-Мансийске составила более 345 млн рублей. По данным властей, в 2019 году было отремонтировано около 114 тыс. кв. м дорог.

Также на 13 крупных перекрестках города установлены консольные опоры для размещения дорожных знаков над дорогой. Расположенные на них светодиодные ленты загораются синхронно со светофором, подсвечивая проезжую часть. Реализация проекта продлится до 2021 года включительно. В планах проведение модернизации еще на 25 объектах.

До конца 2020 года в городе также установят первые четыре «умных» остановочных павильона. Комплексы оснастят системой подогрева, зарядными станциями, точками WI-FI и электронными табло с расписанием общественного транспорта и справочной информацией о Ханты-Мансийске.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/remont-ulic-na-13-ucastkah-plosadu-svyse-160-tys-kv-m-zaversili-v-hanty-mansijske>

### **ТАСС; 2020.01.10; В КЧР НАЧАЛСЯ ПРОЕКТ ПО ОБУЧЕНИЮ ПРАВИЛАМ ПЕРЕВОЗКИ ДЕТЕЙ В АВТОМОБИЛЕ**

Проект «Детство без опасности», в рамках которого будут проходить тренинги для родителей по правилам перевозки детей в автомобиле, начался в Карачаево-Черкесии, передает корр. ТАСС.

«Обеспечение безопасности дорожного движения в процессе перевозки детей это очень важный аспект, который требует повышенного внимания не только органов государственной власти, но и широкой общественности. Дети являются одними из самых

незащищенных и уязвимых участников дорожного движения. С помощью проекта «Детство без опасности» мы надеемся донести более широкому кругу водителей-родителей ту важную информацию для сохранения жизни и здоровья наших детей», – сказал начальник Управления ГИБДД МВД по Карачаево-Черкесии Владимир Кушнарев в ходе пресс-конференции, посвященной началу проекта.

Тренинги будут проводиться для всех женщин, находящихся в республиканском перинатальном центре. Для этого на базе центра специальную подготовку прошли два тренера-эксперта, которые расскажут о правилах по установке детского автокресла, соблюдению «детского» скоростного режима, аккуратному вождению, а также правилам перехода проезжей части с коляской.

Проект реализуется в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** и реализации Стратегии безопасности дорожного движения до 2024 года. В минувшем году такие тренинги начались в 30 регионах, в этом году проект охватит 35 регионов, еще 35 будут задействованы в 2021 году.

По данным ГИБДД УМВД по Карачаево-Черкесии, в 2019 году на территории региона зарегистрировано 69 ДТП с участием детей до 16 лет, в которых 93 ребенка получили травмы, еще семь погибли. За восемь месяцев этого года подобных ДТП зафиксировано 33, при которых 35 детей получили ранения различной степени тяжести, двое погибли.

<https://futureussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-kcr-nacalsa-proekt-po-obuceniu-pravilam-perevozki-detej-v-avtomobile>

### **ТАСС; 2020.01.10; ПЕРВЫЙ ЧЕТЫРЕХПОЛОСНЫЙ УЧАСТОК КОЛЬЦЕВОЙ ДОРОГИ В ЕКАТЕРИНБУРГЕ ОТКРОЕТСЯ В 2021 ГОДУ**

Первый четырехполосный участок Екатеринбургской кольцевой автомобильной дороги (ЕКАД), который впоследствии будет соединять Челябинский и Тюменские тракты, откроется в 2021 году в Екатеринбурге, сообщил в четверг департамент информационной политики Свердловской новости.

«Общая длина реконструируемого участка составляет 9,8 км. Стоимость проводимых здесь работ – 4,8 млрд рублей. На эти средства дорогу расширят до четырех полос. После реконструкции магистраль сможет пропускать 60 тыс. автомобилей в сутки», – говорится в сообщении. Три путепровода и мост через реку уже готовы.

«Ведется укладка дорожного покрытия. Согласно документации, на этот отрезок уйдет почти 5 млрд рублей. Уже потрачено около 2 млрд», – цитирует департамент начальника управления автодорог Вячеслава Данилова.

Финансирование строительства осуществляется за счет **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

Екатеринбургская кольцевая автомобильная дорога проектной протяженностью 94,3 км строится с 1994 года, в настоящий момент на всем протяжении пути она двухполосная. После ввода в эксплуатацию финального участка трассы и ее замыкания ЕКАД объединит в единый транспортный каркас федеральные дороги Пермь – Екатеринбург, подъезд к Екатеринбургу от автодороги «Урал», Екатеринбург – Шадринск – Курган и Екатеринбург – Тюмень.

<https://futureussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/pervyj-cetyrehpolosnyj-ucastok-kolcevoj-dorogi-v-ekaterinburge-otkroetsa-v-2021-godu>

### **ТАСС; 2020.02.10; ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ САНКЦИОННЫХ ТОВАРОВ ЧЕРЕЗ РОССИЮ ПОКАЗЫВАЮТ ВЗРЫВНОЙ РОСТ**

Взрывной рост транзита санкционных товаров через территорию России на автомобильном и железнодорожном транспорте с 4,5 тыс. «поездок» за полгода до 82 тыс. в год благодаря применению системы электронных пломб прогнозируют в Ассоциации

«Цифровой транспорт и логистика» (ЦТЛ). Об портале «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого является ТАСС, рассказали в ЦТЛ.

Транзит санкционных товаров через территорию России разрешен с 15 июля 2020 года с использованием специальных электронных навигационных пломб на основе ГЛОНАСС. К 30 сентября 2020 года осуществлено 4,46 тыс. перевозок, следует из данных оператора системы пломбирования – компании «Центр развития цифровых платформ» (ЦРЦП, «дочка» ООО «РТ-Инвест Транспортные Системы» – оператора госсистемы взимания платы «Платон»). «Статистика работы за первые месяцы позволяет прогнозировать кратный рост такого транзита через Россию, – отметили порталу в ЦТЛ. – Главными «бенефициарами» такой системы в первую очередь станут российские международные авто и железнодорожные перевозчики, которые получают новых грузоотправителей и в Европе, и в Азии». По оценкам ассоциации, число перевозок в год может достигнуть 31 тыс. автомобильным и 51 тыс. железнодорожным транспортом.

Стоимость аренды пломбы составляет 2,5 тыс. рублей в день, отдельно оплачивается установка и снятие пломбы, а также ряд дополнительных услуг. Однако в ЦТЛ считают, что грузоперевозчикам система выгодна благодаря экономии времени по сравнению с обходящими Россию маршрутами. «Своевременность и необходимость такой системы только подтвердилась в период карантинных ограничений из-за коронавируса, когда срок доставки вдвойне важнее», – добавили в ЦТЛ. Каждый рейс в обход России получается дороже более чем на 5 тыс. долл., приводил ранее **Минтранс РФ** оценки участников рынка.

По данным ЦРЦП, за первые шесть месяцев работы система наиболее востребована была для перевозок из Украины (64% от общего числа), Польши (12%) и Литвы (6%); везли в основном в Казахстан (39%), Узбекистан (21%) и Азербайджан (11%) такие товары, как мясо и его субпродукты (39%), зерновые продукты (10%), бумагу и картон (9%). География грузов еще будет расширяться отмечают в ЦТЛ, напоминая, что к действующим 20 авто и 10 железнодорожным пограничным **пунктам пропуска** добавятся морские порты России.

Внедрение системы электронных навигационных пломб шло в рамках ведомственного проекта **Минтранса РФ** по цифровизации логистики. Он также направлен на решение задач комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры: развитию транспортного потенциала и росту объема экспорта транспортных услуг.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/tranzitnye-perevozki-sankcionnyh-tovarov-cerez-rossiu-pokazyvaut-vzryvnoj-rost1>

### **ПРАЙМ; 2020.02.10; ЛУКАШЕНКО И ПУТИН ОБСУДИЛИ ВОЗОБНОВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНОГО СООБЩЕНИЯ**

Президенты Белоруссии и России Александр Лукашенко и **Владимир Путин** обсудили по телефону ситуацию с распространением коронавируса COVID-19, а также дальнейшие действия по нормализации транспортного сообщения между двумя странами, сообщило в пятницу госагентство Белта со ссылкой на **пресс-службу** белорусского лидера.

По данным **пресс-службы**, президенты Белоруссии и РФ созвонились в пятницу.

«Значительное внимание во время разговора было уделено ситуации с распространением COVID-19, высказана озабоченность ростом заболеваемости данной инфекцией. Президенты обсудили дальнейшие действия по нормализации транспортного сообщения – авиационного, железнодорожного и автомобильного – между двумя странами», – говорится в сообщении.

В сентябре, после длительного перерыва, стороны договорились о возобновлении регулярных полетов. Пока белорусская компания «Белавиа» выполняет рейсы один раз в неделю по маршруту Минск-Москва-Минск, российский «Аэрофлот» – также раз в неделю по маршруту Москва-Минск-Москва.

<https://1prime.ru/business/20201002/832106229.html>

### ТАСС; 2020.02.10; ПРАВИТЕЛЬСТВО В БЛИЖАЙШИЕ НЕДЕЛИ ЗАВЕРШИТ КОРРЕКТИРОВКУ НАЦПРОЕКТОВ ПО РЕГИОНАМ

Правительство РФ совместно с рабочими группами Госсовета работает сейчас над разбивкой показателей национальных целей по регионам, в ближайшие недели завершит эту работу и представит итоги руководству страны. Об этом сообщил журналистам в пятницу министр экономического развития РФ Максим Решетников во время рабочей поездки на Камчатку.

«Мы действительно сейчас по поручению председателя правительства делаем разбивку показателей национальных целей по регионам – так называемую декомпозицию, в какой части достижение национальной цели должно коснуться каждого региона, какие показатели должны стоять перед губернаторами. Сейчас идет обсуждение совместно с рабочими группами Госсовета, соответствующие руководители национальных проектов эту работу ведут», – сказал он.

По словам Решетникова, Минэкономразвития эту работу координирует. «Задача в ближайшие недели – работу завершить, провести итоговые обсуждения и представить итоги в составе единого плана достижения национальных целей уже руководству страны», – подчеркнул министр.

В начале сентября первый вице-премьер РФ Андрей Белоусов сообщил ТАСС, что правительство работает над Единым планом по достижению национальных целей развития РФ и представит его версию премьер-министру Михаилу Мишустину. До 30 октября документ будет направлен главе государства.

21 июля президент РФ Владимир Путин подписал указ «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года». Документ стал новым целевым ориентиром для властей после указа о национальных целях до 2024 года, который также называли майским указом.

Путин поручил привести майский указ от 2018 года о национальных целях и стратегических задачах развития в соответствие с новым указом и актуализировать соответствующие правительственные нормативные акты.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/9610337>

### ТАСС; 2020.02.10; ТРУТНЕВ ПОРУЧИЛ ПРОРАБОТАТЬ ВОПРОС СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГИ ИЗ КАВМИНВОД НА КУРОРТЫ КУБАНИ

Вице-премьер – полномочный представитель президента РФ в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев, который также курирует Северный Кавказ, поручил проработать возможность строительства трассы, соединяющей города Кавказских Минеральных Вод (Ставропольский край) и курорты Краснодарского края. Об этом говорится в перечне поручений по итогам рабочей поездки Трутнева в субъекты Северо-Кавказского федерального округа.

«Совместно с правительством Ставропольского края внесите предложения, обеспечивающие возможность строительства участка автомобильной дороги, соединяющей города-курорты региона Кавказских Минеральных Вод и курорты Краснодарского края», – сказано в документе.

Поручение дано Минприроды России, Минтрансу России и Минэкономразвития России. О результатах необходимо доложить в правительство РФ до 30 октября.

Вопрос строительства дороги Кисловодск – Адлер в течение нескольких лет обсуждается в регионах и на федеральном уровне. Ранее сообщалось, что Росавтодор рассматривал два варианта будущей трассы от Кавминвод на побережье: по маршрутам Кисловодск – Адлер и Черкесск – Адлер. По данным с официального сайта главы и правительства Карачаево-

Черкесии, действующий маршрут из Кисловодска в Сочи составляет около 700 км, предлагаемый вариант новой дороги с тоннелями сократит путь вдвое.

<https://tass.ru/v-strane/9614403>

### **ТАСС; 2020.02.10; В РОССИИ ПОДГОТОВИЛИ РУКОВОДСТВО ПО СОЗДАНИЮ БЫСТРОВОЗВОДИМОЙ ВЕЛОИНФРАСТРУКТУРЫ**

Руководство по созданию быстровозводимой велосипедной инфраструктуры разработали в России, сообщили в пятницу ТАСС в **пресс-службе** Агентства стратегических инициатив.

Руководство подготовлено АСИ совместно с проектом Let's bike It! и транспортным бюро OTSLab. По мнению создателей документа, это «позволит без капитальных затрат в любом населенном пункте организовать систему для передвижения по городу на велосипедах, электросамокатах, роликах, моноколесах и гироскутерах».

«По некоторым оценкам, если хотя бы 10% автомобилистов переседут на велосипеды, годовая экономия российских городов-миллионников может исчисляться миллиардами рублей. Велопарковки могут приносить в разы больше доходов, чем парковки для автомобилей. Кроме того, велосипед является самым быстрым видом транспорта при поездках на расстояние до 5 км, опережая по данному показателю как автомобили, так и общественный транспорт. А благодаря относительно низкой цене на покупку и содержание велосипед доступен горожанам, не имеющим возможности приобрести автомобиль», – сказала руководитель Центра городских компетенций АСИ Татьяна Журавлева, слова которой приводит **пресс-служба**.

Она отметила, что сегодня лишь в одном российском городе есть в достаточной степени развитая велосипедная инфраструктура – в Альметьевске Республики Татарстан.

По данным, которые привела **пресс-служба**, повышенный спрос на велосипеды с начала весны 2020 года отмечался практически во всех регионах России, в некоторых он достигал 70-90% относительно прошлогоднего периода. В Европейской федерации велосипедистов (ECF) подсчитали, что в Европе более 250 млн человек перемещаются на велосипедах, из них 61 млн используют велосипед ежедневно.

«Экономический эффект, который дает велодвижение в Европе, составляет более 230 млрд евро. Кроме того, районы с развитой велосипедной и пешеходной инфраструктурой становятся более привлекательными для проживания, что ведет к повышению стоимости недвижимости. Также велосипедисты – наиболее выгодные клиенты для розничной торговли, сферы услуг и предприятий общественного питания: на улицах с защищенными велополосами продажи в магазинах вырастают до 50%, а количество пустующих коммерческих помещений заметно сокращается», – отметил основатель проекта по развитию велокультуры Let's bike it! Владимир Кумов.

Содержание руководства

Руководство по созданию быстровозводимой велоинфраструктуры содержит информацию о конкретных шагах по планированию сети велосипедных маршрутов в городах, включая определение направлений, особенности трассирования велосипедных маршрутов и детальную последовательность действий муниципалитета, уточнили в **пресс-службе** АСИ. Отдельное внимание уделено планированию участков велосипедных маршрутов на примере российской типологии улично-дорожной сети и с учетом морфологии российских городов и инфраструктуры для стоянки и хранения велосипедов.

«Особенностью документа является проработка и описание порядка реализации мероприятий по устройству быстровозводимой велосипедной инфраструктуры со стороны муниципалитета, включая постановку задач и организацию межведомственного взаимодействия в системе российского местного самоуправления. Это позволит перейти к реализации всех решений уже через два месяца после старта», – сказал программный директор Центра городских компетенций АСИ Александр Красавцев.

По его словам, в целом быстровозводимая велосипедная инфраструктура позволяет при минимальных затратах бюджета создать условия для тестирования обустройства веломаршрутов и гибкого подхода к меняющемуся городскому пространству.

<https://tass.ru/ekonomika/9613089>

### **ТАСС; 2020.02.10; САМАРСКИЕ ВЛАСТИ ПЛАНИРУЮТ ПОЛУЧИТЬ БОЛЕЕ 8 МЛРД РУБЛЕЙ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ОБХОДА ТОЛЬЯТТИ**

Более 8 млрд рублей планируется получить на строительство моста через Волгу с обходом Тольятти и выходом на трассу М-5 «Урал», сообщил министр управления финансами Самарской области Андрей Прямилов на заседании комитета по бюджету, финансам и налогам Самарской губернской думы.

«Законопроектом «Об областном бюджете на 2020 год и плановый период 2021 и 2022 годов» мы предлагаем учесть на 2020 год дополнительные средства на сумму более 8,1 млрд рублей. Деньги будут направлены на строительство обхода Тольятти с мостовым переходом через реку Волга в составе международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай», – сказал Прямилов на заседании профильного комитета.

В пояснительной записке к законопроекту указано, что на реализацию проекта поступят межбюджетные трансферты из федерального бюджета.

Как сообщил ТАСС, проект по строительству обхода Тольятти предполагает возведение более 90 км автодорог и моста протяженностью 3,7 км. Общий объем инвестиций в проект оценивался в 120,8 млрд руб., строительство планируется завершить к 2024 году.

<https://tass.ru/ekonomika/9613543>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.04.10; СВОБОДНОГО МЕСТА – ЦЕЛЫЙ ВАГОН; В 2021 ГОДУ НА ЮГ ПОЕДУТ ПРОСТОРНЫЕ ПЛАЦКАРТЫ**

Плацкарты с длинными полками и свободным внутренним пространством выйдут на линии во второй половине 2021 года, пообещали в компании «Российские железные дороги» (РЖД).

Прототип народного вагона будущего представлен публике на площади у Павелецкого вокзала в Москве. Пассажиры могут оценить его и высказать свои замечания. Концепт еще дорабатывается и разработчики готовы к корректировкам.

Впервые макет нового вагона показали в ноябре прошлого года. Теперь выполнена полноразмерная модель. По ней уже видно, что вагон больше, чем стандартный – шире на 28 см и длиннее на 73 см. За счет этого удалось удлинить полки примерно на 10 см.

Также появились дополнительная санитарная комната и сервисная зона для работы проводников, дополнительное пассажирское купе и место для хранения белья, пояснил заместитель генерального директора РЖД Дмитрий Пегов в ходе презентации концепта.

В вагоне сохранено привычное для миллионов россиян расположение мест, но при этом пространство организовано с помощью модульных секций – шкафов, которые могут раздвигаться. Так будет удобнее путешествовать и семьям, и большим компаниям, и пассажирам, желающим уединения, полагают авторы концепта. Они старались максимально персонализировать пространство и учесть все требования пассажира.

Улучшены также технические характеристики вагона. Система пневмоподвешивания повышает плавность хода и уменьшает воздействие на пути. В результате пробег без ремонта увеличивается практически в 10 раз. Кроме того, реализован полный набор требований по обеспечению безопасности – от обеззараживания воздуха в вагоне до дезинфекции туалетных помещений и душа.

По словам Дмитрия Пегова, первая партия вагонов будет выпущена на линию для проведения сертификационных испытаний уже в первом квартале следующего года. А во второй половине года в новых вагонах поедут пассажиры на одном из южных

направлений. Инфраструктуру – сами железные дороги – также готовят для более широких вагонов.

<https://rg.ru/2020/10/04/v-2021-godu-na-iug-rossii-poedut-prostornye-plackarty.html>

<https://tass.ru/ekonomika/9609653>

<https://tass.ru/ekonomika/9610109>

### **ОСН; 2020.02.10; ОБЩЕРОССИЙСКОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ ПАССАЖИРОВ РАСКРИТИКОВАЛО «УДЛИНЁННЫЕ» ПЛАЦКАРТНЫЕ ВАГОНЫ**

Модернизация плацкартных вагонов и выпуск их удлиненной версии – пустая трата денег. Об этом Общественной службе новостей заявил **председатель Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов**.

Напомним, холдинг РЖД анонсировал выпуск более просторного типа плацкартного вагона. Вагон будет увеличен на 11% – ширина выросла на 28 см, а длина вагона – на 73 см. При этом компания заявила об «индивидуальном пространстве», которого удастся достичь благодаря дополнительным перегородкам.

Однако, как считает Илья Зотов, плацкартные вагоны должны уходить в прошлое, как это произошло в Европе. Трату денег на них он считает бессмысленной.

«Нам кажется, что принципиально нужно отказаться от плацкартных вагонов и разрабатывать более комфортные разновидности. В этом можно опираться на тот опыт который есть в Европе. То есть поезда многофункциональные. Когда их адаптируют для проезда семей, компаний, больших групп людей и, соответственно, выделяют для пассажиров больше пространства. И акцент сделан на скоростных поездах, а не на поездах старого типа. Эта новация весьма затратная – на неё потратили порядка нескольких миллиардов рублей. Так ещё и не каждый сможет воспользоваться таким вагоном. В России порядка 19 тысяч вагонов, а обновить планируют только 3,5 тысячи. Конечно, изменения будут заметны не всем. Поэтому, я считаю, что это пустая трата денег», – объяснил он.

<https://www.osnmedia.ru/obshhestvo/obshherossijskoe-obedinenie-passazhirov-raskritikovalo-udlinyonnye-platskartnye-vagony/>

### **ТАСС; 2020.04.10; РЖД НАПРАВИТ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ 11,5 МЛРД РУБЛЕЙ**

ОАО «РЖД» вложит в развитие железнодорожной инфраструктуры Новосибирской области 11,5 млрд рублей по итогам 2020 года, сообщает **пресс-служба** правительства региона по итогам встречи главы РЖД Олега Белозерова и губернатора Новосибирской области Андрея Травникова. Это на 15% ниже объема инвестиций прошлого года.

«В 2020 году в рамках инвестиционной программы ОАО «РЖД» на развитие железнодорожной инфраструктуры, технологии и техники в регионе запланировано направить 11,5 млрд рублей», – говорится в сообщении.

В январе начальник Западно-Сибирской железной дороги Александр Грицай сообщал, что за прошедшие пять РЖД вложила в Новосибирскую область около 42,5 млрд рублей, 13,6 млрд – в 2019 году. Эти средства пошли на развитие вокзального комплекса: строительство станции Сеятель, Новосибирск-Посадочный.

В настоящий момент в Новосибирской области завершается возведение нового модернизированного железнодорожного вокзала на Станции Татарская, которая является одной из старейших станций Транссибирской магистрали. Она была открыта в 1896 году. Станция является узловой. Ежегодный пассажиропоток составляет 400 тыс. человек. Предыдущий вокзал на станции был построен в начале XX века и является памятником архитектуры.

Соглашение между РЖД и Новосибирской областью до 2025 года предусматривает также реконструкцию вокзала в Бердске, где проживает больше 100 тыс. человек, реализацию

проекта «Городская электричка», предполагающего транспортную доступность левого берега Новосибирска, развитие предприятия «Экспресс-пригород» – крупнейшего за Уралом пригородного перевозчика, и других перспективных проектов развития железнодорожного сообщения.

<https://futerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/rzd-napravit-na-zeleznodoroznuu-infrastrukturu-novosibirskoj-oblasti-115-mlrd-rub>

### **ТАСС; 2020.02.10; МОСКОВСКАЯ ДЕТСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА УСТРОИТ ДЕНЬ ОТКРЫТЫХ ДВЕРЕЙ В ПОДМОСКОВЬЕ 3 ОКТЯБРЯ**

День открытых дверей на Московской детской железной дороге в подмосковном поселке Кратово пройдет 3 октября. Об этом сообщили в пятницу в **пресс-службе** МЖД.

«3 октября пройдет день открытых дверей на Московской детской железной дороге в поселке Кратово», – говорится в сообщении.

Уточняется, что стать учащимся детской железной дороги смогут школьники 5-8 классов. С октября по май их ознакомят с основными железнодорожными профессиями, а с июня по август дети пройдут практические занятия. Выпускники Московской детской железной дороги смогут стать студентами в учебных заведениях железнодорожного транспорта.

«Представители детской железной дороги проведут экскурсию по детской железной дороге и расскажут, как проходит обучение», – говорится в материале.

<https://tass.ru/moskovskaya-oblast/9612709>

### **ИЗВЕСТИЯ; 2020.02.10; «РОСТЕХ» РАЗРАБОТАЛ РАДАР ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕЕЗДОВ**

Холдинг «Росэлектроника» госкорпорации «Ростех» разработал радарный комплекс нового типа на основе СВЧ-излучения, который позволяет обнаружить людей, препятствия и посторонние предметы на железнодорожных переездах при любых погодных условиях, в том числе при нулевой видимости.

Решение построено на основе технологии обнаружения на просвет: излучатель и приемник разнесены по разные стороны железнодорожного переезда и сканируют объекты, находящиеся между ними. В случае обнаружения препятствия в зоне переезда комплекс передает информацию в диспетчерский пункт, оповещает машинистов приближающихся поездов об инциденте и включает заградительную сигнализацию.

Разработку комплекса ведет НПП «Салют» (входит в «Росэлектронику») в сотрудничестве с АО «НИИАС» – дочерним обществом ОАО «РЖД», определенным головной организацией по внедрению систем управления и обеспечения безопасности движения поездов, а также технических средств железнодорожной автоматики. На данный момент создан макет системы, полигонные испытания комплекса пройдут в Ростовской области. Серийное производство изделия планируется развернуть на мощностях НПП «Салют».

«Железнодорожный переезд – объект повышенной опасности. На сегодняшний день по всей сети железных дорог России эксплуатируется около 9 тыс. переездов, которые должны быть оборудованы техническими средствами контроля. Представленные на рынке оптические решения иностранного производства отличаются высокой стоимостью и не могут быть интегрированы с системами безопасности на железнодорожном транспорте. Экспертиза нашего предприятия в области СВЧ-электроники позволила создать недорогой полностью отечественный комплекс для контроля железнодорожных переездов и минимизировать зависимость от импортных решений», – заявил генеральный директор НПП «Салют» Александр Бушуев.

<https://iz.ru/1068436/2020-10-02/rostekh-razrabotal-radar-dlia-bezopasnosti-zheleznodorozhnykh-pereezdov>

### **RNS; 2020.02.10; БЕЛОРУССИЯ ОБСУЖДАЕТ С «ЛУКОЙЛОМ» ПОСТАВКИ НЕФТЕПРОДУКТОВ ЧЕРЕЗ ВЫСОЦК**

«Лукойл» и белорусский концерн «Белнефтехим» ведут о переговоры о перевалке белорусских нефтепродуктов через принадлежащий российской компании терминал порта Высоцк (Ленинградская область), заявил гендиректор компании «Лукойл-Транс» (дочерняя компании «Лукойла») Алексей Махнёв.

«В настоящее время есть запрос от концерна «Белнефтехим» о перевалке его продукции через терминал «РПК-Высоцк». Сейчас идет обсуждение ассортимента, возможных объемов, по итогам которых будут определены конкретные условия и параметры перевалки», – сказал Махнёв в эфире телеканала «Россия 24».

«По нашей оценке, использование по всей длине логистической цепочки, включая перевалку в российских портах, может быть более эффективно для наших партнеров, чем через сопредельные государства», – добавил он.

Как сообщалось ранее, в начале сентября белорусский концерн «Белнефтехим» сообщил, что начал переговоры и подготовку к перенаправлению экспортных поставок нефтепродуктов из портов Литвы в российские порты.

Министр энергетики РФ Александр Новак также в начале сентября сообщал, что Россия в течение сентября 2020 года подготовит предложения по поставкам белорусских нефтепродуктов через российские порты, в частности, порт Усть-Луга (Ленинградская область). Он пояснял, что для этого необходимо проработать экономические условия с транспортными компаниями, портовыми операторами и «Белнефтехимом».

28 сентября Новак сообщил, что Россия и Белоруссия ведут переговоры о транзите через российские порты 4-6 млн тонн белорусских нефтепродуктов в год. При этом министр пояснил, что транспортировка может осуществляться через порты Приморск, Санкт-Петербург и Усть-Луга.

<https://rns.online/energy/Belorussiya-obsuzhdaet-s-Lukoilom-postavki-nefteproduktov-cherez-Visotsk-2020-10-02/>

### **ТАСС; ДМИТРИЙ ЗЕЛЕНИН; 2020.02.10; ПОСОЛЬСТВО РФ В ЛИВАНЕ ПОМОГЛО РОССИЙСКИМ МОРЯКАМ ВЕРНУТЬСЯ НА РОДИНУ**

Сотрудники посольства РФ в Ливане помогли двум российским гражданам с судна «Капитан Нагдалиев», брошенного судовладельцем в порту Бейрута, вернуться на родину. Об этом сообщил ТАСС в пятницу заведующий консульским отделом Руслан Мамаев.

«Второй помощник капитана Дмитрий Гутковский и повар Ирина Рожнова были сопровождены в четверг в аэропорт и отправлены самолетом в Россию, – сказал дипломат. – Долетели благополучно и уже позвонили нам, поблагодарили за оказанное им содействие в возвращении на родину».

Что касается выплаты задолженности по зарплате, то, по словам дипломата, этот вопрос будет решаться в судебном порядке. «Команда судна наняла адвоката для обращения в суд на его владельца», – отметил он.

«Капитан Нагдалиев» турецкой судоходной компании Palmali стоит в порту Бейрута с 12 мая в связи с решением судебных властей об аресте судна, которое ходит под мальтийским флагом. В августе второй помощник капитана Дмитрий Гутковский сообщил ТАСС, что экипаж не получает зарплату уже несколько месяцев, а турецкий судовладелец не выходит на связь. Экипаж состоит из 12 человек – двух россиян и десяти граждан Азербайджана.

Обращение в Интерпол

Коснувшись решения ливанских судебных органов запросить у Интерпола выдачи международного ордера на арест двух граждан РФ – владельца и капитана судна Rhosus, которое в 2013 году доставило в морской порт Бейрута 2 700 тонн аммиачной селитры, –

Мамаев сообщил, что ливанские власти официально не уведомляли об этом российскую сторону.

«В случае задержания российских граждан ливанская сторона должна будет нас поставить об этом в известность», – отметил он.

Ранее национальное агентство El Watania передало, что власти Ливана официально запросили у Интерпола выдачи международного ордера на арест двух россиян – владельца и капитана судна Rhosus, при этом их имена не были уточнены.

5 августа Борис Прокошев, который в 2013 году был капитаном судна, сообщил ТАСС, что владельцем судна являлся на тот период предприниматель из Хабаровска Игорь Гречушкин, проживающий на Кипре.

Согласно сведениям российского профессионального союза моряков, в 2013 году балкер под флагом Молдавии перевозил опасный груз из Батуми в Мозамбик и сделал внеплановый заход в Бейрут. Там теплоход задержали портовые власти из-за технических нарушений эксплуатации. Экипаж, состоящий из граждан России и Украины, обратился в Международную федерацию транспортников (МФТ) и сообщил, что работодатель – кипрская компания Teto Shipping – с самого начала действия контрактов не выплачивала морякам зарплату. В ответ на обращение МФТ судовладелец, бизнесмен из Хабаровска, обещал продать судно и рассчитаться по долгам, однако этого так и не произошло.

**Взрыв в порту Бейрута**

Выгруженный шесть лет назад в морском порту Бейрута груз аммиачной селитры хранился на складе и сдетонировал 4 августа. Мощность взрыва составила 1,5 тыс. тонн в тротиловом эквиваленте. Взрывной волной были уничтожены и повреждены тысячи домов, погибли 193 человека, пострадали 6,5 тыс. и более 300 тыс. граждан остались без крова. По данным МВД Ливана, причиной взрыва стало произошедшее во время сварочных работ возгорание свыше 2,7 тыс. тонн аммиачной селитры, хранившейся в амбаре № 12 в порту.

По делу о взрыве в порту Бейрута арестованы свыше 20 человек, в том числе бывший директор порта Хасан Крейтем и начальник таможенной службы Бадри Дахер.

<https://tass.ru/obschestvo/9612879>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.02.10; ЗА ДЕНЬ ДО ОТСТАВКИ ГЕНДИРЕКТОРА ВМТП КОМПАНИЯ УВЕДОМИЛА О САМОБАНКРОТСТВЕ**

ПАО «Владивостокский морской торговый порт» (МОЕХ: VMTP) (ВМТП, крупнейшая стивидорная компания в порту Владивосток, входит в группу FESCO) разместило в Едином федеральном реестре сведений о фактах деятельности юридических лиц «Федресурс» уведомление о намерении обратиться в суд с заявлением о самобанкротстве. Информация опубликована 1 октября. Это был последний день работы прежнего гендиректора компании Заирбека Юсупова, полномочия которого досрочно были прекращены решением наблюдательного совета ВМТП от 30 сентября.

В уведомлении сказано, что причиной планируемого обращения в арбитражный суд является наличие у ВМТП кредитного договора с банком ВТБ (МОЕХ: VTBR), заключенного в ноябре 2017 года.

«В 2021 году ВМТП должен погасить обязательства на сумму порядка 9,7 млрд рублей. При этом целевая ЕБИТДА ПАО «ВМТП» на 2021 год составляет 7,3 млрд рублей», – говорится в уведомлении.

Также в нем сказано, что с учетом обязательств компании по уплате налогов, договорам финансовой аренды и др., «прогнозируемый объем денежных средств, которые должник сможет направить на платежи по кредиту, не достаточен для исполнения обязательств по нему».

«В соответствии с условиями кредитного договора, все денежные средства были направлены ВМТП на компании группы FESCO. Срок возврата большей части суммы

средств от компаний группы FESCO – 31 октября 2022 года. В настоящее время нам стало известно, что по одному из договоров займа, срок возврата по которому 31 октября 2020 года (задолженность по состоянию на 31 августа 2020 года – \$79 млн, должник – VALSTA LTD), менеджментом группы FESCO выносится вопрос о продлении срока возврата займа», – отмечается в материалах «Федресурса».

Как сообщалось, также незадолго до досрочной отставки Юсупов направил головной структуре FESCO – ПАО «Дальневосточное морское пароходство» (MOEX: FESH) (ДВМП) – требование о досрочном возврате 19,18 млрд рублей.

«Требуем произвести возврат денежных средств по основному долгу в размере 14,8 млрд рублей, а также начисленных процентов (по состоянию на 31 августа 2020 года сумма начисленных процентов составила 4,38 млрд рублей) в течение 30 календарных дней с момента получения настоящего уведомления», – указывалось в документе с уточнением, что общая сумма займа от 31 ноября 2017 года равна 21 млрд рублей.

В письме также говорилось, что ВМТП является наиболее эффективным подразделением в группе FESCO: «В 2017 году доля порта в EBITDA группы составляла 58%, а за 6 месяцев 2020 года – 71%. EBITDA группы за первое полугодие (текущего года – ИФ) сократилась на 8,7% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, в то время как этот же показатель по порту повысился на 3,4%».

Также в документе говорится, что ВМТП обеспечивает работой 2,5 тыс. человек. За прошлый год предприятие заплатило 2,34 млрд рублей налогов.

Сообщалось также, что работники «Владивостокского морского торгового порта» в пятницу второй день подряд вышли на митинг с требованием восстановить в должности Юсупова.

Протест выражают не менее 200 докеров, сообщила «Интерфаксу» зампредседателя Российского профсоюза докеров, представитель профкома докеров ВМТП Елена Хорошун.

Работники опасаются, что после смены руководителя ухудшатся условия работы на предприятии.

Менеджмент ПАО «Дальневосточное морское пароходство» в связи с акцией сотрудников ВМТП назвал самоуправством действия Юсупова.

«На территории стратегического предприятия, которым является «Владивостокский морской торговый порт», запрещено проведение каких-либо забастовок, препятствующих работе предприятия. Таким образом, забастовка, организованная Заирбеком Юсуповым, чьи полномочия на посту гендиректора ВМТП заканчиваются сегодня, 1 октября, является самоуправством. Этим действиям будет дана соответствующая правовая оценка», – заявили ранее в FESCO.

Наблюдательный совет ВМТП 30 сентября принял решение досрочно прекратить полномочия гендиректора Заирбека Юсупова. Новым гендиректором ПАО «Владивостокский морской торговый порт» со 2 октября стал Роман Кухарук.

### **ПРАЙМ; 2020.02.10; ЭСЕРЫ НАМЕРЕНЫ ПОМОЧЬ КЛИЕНТАМ «АЭРОФЛОТА» С ВОЗВРАТОМ ДЕНЕГ ЗА БИЛЕТЫ НА ОТМЕНЕННЫЕ РЕЙСЫ**

Фракция «Справедливая Россия» в ГД намерена оспорить в суде действия компании «Аэрофлот» с тем, чтобы пассажирам были возвращены деньги за билеты на отмененные рейсы, сообщает пресс-служба фракции.

«Действия «Аэрофлота» противоречат положениям Гражданского кодекса РФ и должны быть оспорены. Мы в центрах защиты прав граждан «Справедливой России» продумаем стандартную процедуру подачи иска для обманутых пассажиров, чтобы помочь им вернуть деньги. Такое прощать нельзя», – приводятся в сообщении слова лидера фракции Сергея Миронова.

В настоящее время, говорится в сообщении, «Аэрофлот» в случае отмены рейса предоставляет пассажирам ваучеры в счет будущих полетов вместо денежных средств, которые они имеют право забрать только через три года.

Также **пресс-служба** фракции сообщает, что лидер споровоссов получил ответ от **Минтранса РФ** по поводу сложившейся ситуации.

«**Минтранс** объясняет «заморозку» денежных выплат необходимостью «обеспечения баланса интересов пассажиров и поддержания стабильности авиационной отрасли», – отмечает Миронов.

В авиакомпании «Аэрофлот» пока не предоставили комментарий по данному вопросу.

В августе авиакомпания «Аэрофлот» объявила об отмене в августе целого ряда рейсов в закрытые страны, на которые ранее продавала билеты, и сообщила, что вернет пассажирам деньги или ваучеры. В Общероссийском объединении пассажиров положительно оценили заявление «Аэрофлота» об отмене в августе ряда рейсов в страны, авиасообщение с которыми пока не возобновлено. При этом в объединении настаивали, чтобы «все билеты, купленные после 1 мая, подлежали полному возврату денежных средств, ну и в крайнем случае пассажиру предлагалась альтернатива – ваучер или деньги», сообщил РИА Новости председатель организации Илья Зотов.

Россия на фоне пандемии коронавируса с 27 марта прекратила регулярное и чартерное авиасообщение с другими странами. Исключение составляли вывозные рейсы, а также грузовые, почтовые, санитарные и гуманитарные рейсы, перегоны пустых самолетов для техобслуживания, транзитные полеты с посадкой для дозаправки или смены экипажа на территории РФ и полеты, осуществляемые по отдельным решениям правительства РФ.

С августа Россия начала постепенно возобновлять авиасообщение с другими странами. К настоящему времени разрешено летать в Турцию, Великобританию, Танзанию, Швейцарию, Египет, ОАЭ, Мальдивы, Белоруссию, Киргизию, Казахстан.

### **BUSINESS FM; ЕВГЕНИЙ ПЕРЕЛЬЧУК; 2020.01.10; «НАДО БЫЛО ДАВНО ЗАНИМАТЬСЯ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕМ». У ПРОЕКТОВ MC-21 И SUKHOI SUPERJET NEW ПРОБЛЕМЫ?**

Проектам MC-21 и Sukhoi Superjet New перекрыли кислород. Зарубежные компании отказались поставлять комплектующие для российских самолетов, сообщили в Минпромторге. Если раньше прекращались поставки деталей для крыльев и двигателей, теперь могут заблокировать и поставки электроники. И если первые детали смогли заместить российскими, то с электроникой так может и не получиться.

«Иностранные партнеры, кто-то гласно, кто-то негласно» сообщили, что «с нашими авиастроителями взаимоотношений продолжать не будут», причем «ни по действующим, ни по новым контрактам», – так обтекаемо высказался директор департамента радиоэлектронной промышленности Минпромторга Василий Шпак.

О том, какие проекты оказались без деталей, он уточнять не стал. Но это ясно и так, говорят эксперты, – на слуху только среднемагистральный самолет MC-21 и Sukhoi Superjet New, импортозамещенная версия Superjet 100.

Про новый Sukhoi известно немного. «Ростех» собирается потратить на него примерно 120 млрд рублей, и у него будет полностью российский двигатель ПД-8. Там «импортозамещать» стали сразу. А вот MC-21, разработку которого ведут чуть ли не с 1990-х годов, к новой политической реальности оказался не готов. **Владимир Путин** даже назвал поведение западных поставщиков «хамством» и недобросовестной конкуренцией. Приходится кусать локти, отмечает генеральный директор ассоциации «Аэропорт» Виктор Горбачев.

**Виктор Горбачев генеральный директор ассоциации «Аэропорт»:** «Надо было давным-давно заниматься импортозамещением, а не уповать, что нам кто-то что-то будет поставлять. Мы в таком же положении оказались с Superjet 100 практически – на 80%

комплектующие из-за рубежа. Но чтобы прошло импортозамещение, по крайней мере, потребуется года три-четыре как минимум, а не так, что сегодня одно финансирование, завтра другое финансирование».

Проблемы у МС-21 начались два года назад. США включили в санкционный список компании «Авиадвигатель» и «Аэрокомпозит», предприятие «Технология» – разработчиков двигателей и композитных деталей для крыльев самолета. Год назад санкции вынудили компании из Штатов и Японии заблокировать поставки тех же композитных деталей. В ОАК смогли запустить собственное производство. Вскоре смогли импортозаместить и двигатель, **отмечает исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев.**

**Олег Пантелеев исполнительный директор агентства «Авиапорт»:** «Конструкции из отечественных композитов уже проходят испытания, и, в общем-то, нет никаких сомнений, что эти испытания завершатся успешно. Что касается двигателя ПД-14, по тем комплектующим, которые сейчас не поставляются иностранными партнерами, уже, так или иначе, найдены альтернативные поставщики. Как ожидается, до конца текущего года начнутся испытания самолета МС-21 с российскими двигателями ПД-14. Есть время, достаточное для того, чтобы поставщики, именно отечественные, смогли свои производственные возможности развить до такого уровня, чтобы без проблем обеспечить серийную сборку двигателя».

В Минпромторге, заявляя о срыве контрактов на поставки, выразили опасение, что дальнейшие ограничения коснутся микроэлектроники. Эта нехватка будет ощущаться гораздо сильнее, чем в случае с композитными деталями, говорят эксперты, а разработка конкурентных образцов и их сертификация может затянуться на долгие и долгие годы. И это еще притом, что нашим предприятиям не придется делать все с нуля, **отмечает генеральный директор консалтинговой компании «Инфомост» Борис Рыбак.**

**Борис Рыбак генеральный директор консалтинговой компании «Инфомост»:** «Несмотря на то, что наша промышленность сильно деградировала, мы в советские годы производили же практически все системы радиоэлектронного оборудования для военно-гражданской авиации, все электромеханические системы. При известной ловкости можно наладить мелкосерийное производство того, что нужно для отечественных воздушных судов. Другое дело, какого качества это будет, то есть какие будут весовые характеристики, потребление, надежность. Очевидно, что это может быть не самое лучшее по мировым меркам. Сможем ли мы построить такие электронные производства, как в США, в Европе и в Японии? Наверно, в обозримом будущем нет. Но российские автомобили тоже не самые лучшие в мире, но тем не менее они продаются».

Как отметили в Минпромторге, разрыв контрактов на поставки там расценивают как попытку «Запада остановить российские проекты в области гражданского авиастроения». И пока, судя по всему, у Запада получается. Выход МС-21 переносился уже три раза, последней датой остается 2025 год. Это даже позже, чем предполагаемый выход Superjet New – его хотят представить уже к 2023 году.

<https://www.bfm.ru/news/454575>

### **ОТР; 2020.01.10; КТО И ПОЧЕМУ ТОРМОЗИТ НАШ ГРАЖДАНСКИЙ АВИАПРОМ?**

Олег Пантелеев, исполнительный директор агентства «Авиапорт»:

Не везёт с самолётом. У авиастроителей снова проблемы. Иностранные партнеры – вдруг – отказались от поставок комплектующих для новых пассажирских самолетов. Даже в рамках уже подписанных контрактов. Почему не ладится у нас с гражданским авиапромом? И когда мы уже сможем конкурировать на мировом рынке с «Боингами» и «Эйрбасами»?

<https://otr-online.ru/programmy/segodnya-v-rossii/kto-i-pochemu-tormozit-nash-grazhdanskiy-aviaprom-46093.html>

### **ТАСС; 2020.02.10; «АЭРОФЛОТ» ВОЗОБНОВИЛ АВИАРЕЙСЫ ИЗ МОСКВЫ В ПРАГУ**

Авиакомпания «Аэрофлот» возобновила прерванные весной из-за пандемии коронавируса регулярные полеты из Москвы в Прагу. Об этом сообщили в пятницу ТАСС в администрации пражского международного аэропорта имени Вацлава Гавела.

«Российский пассажирский авиаперевозчик «Аэрофлот» возобновил полеты из Москвы в Прагу, – сказали в администрации. – Первый рейс самолетом «Аэрофлота» был успешно выполнен в четверг. Очередной запланирован на субботу».

Москва и Прага пока будут связаны лишь четырьмя регулярными авиарейсами в неделю. Два из них, по четвергам и субботам, выполняет «Аэрофлот». По средам и воскресеньям будут летать самолеты авиакомпании «Чешские авиалинии». Как уточнили в администрации пражского аэропорта, «Чешские авиалинии» «осуществят первый после длительного перерыва регулярный рейс в Москву 4 октября».

В Праге рассчитывают, что число регулярных авиарейсов с Москвой «будет возрастать по мере преодоления коронавирусного кризиса, крайне негативно отражающегося на гражданской авиации», говорится в сообщении. До пандемии между столицами двух стран ежедневно осуществлялось не менее пяти авиарейсов.

<https://tass.ru/ekonomika/9612495>

### **ТАСС; 2020.02.10; «АЭРОФЛОТ» ПЛАНИРУЕТ ПРИВЛЕЧЬ НЕ МЕНЕЕ 80 МЛРД РУБЛЕЙ ОТ РАЗМЕЩЕНИЯ ОБЫКНОВЕННЫХ АКЦИЙ**

Авиакомпания «Аэрофлот» объявила о следующем этапе увеличения уставного капитала. Как сообщается в пресс-релизе авиаперевозчика, компания планирует привлечь не менее 80 млрд руб. от размещения новых дополнительных акций.

«Аэрофлот» сегодня объявляет о начале следующего этапа в рамках процесса по увеличению уставного капитала, о котором было объявлено 21 сентября 2020 года. В рамках размещения новых обыкновенных акций группа «Аэрофлот» планирует привлечь не менее 80 млрд рублей в целях повышения ликвидности», – отмечается в сообщении.

В рамках преимущественного права на приобретение ценных бумаг «Аэрофлота» (действовало с 21 сентября по 1 октября 2020 года – прим. ТАСС), компания получила заявки на покупку 986,997 млн акций, в том числе заявку Российской Федерации на приобретение 869,94 млн акций.

«Дополнительный капитал, привлеченный в рамках настоящего предложения, даст нам необходимую поддержку для восстановления после кризиса, а также для дальнейшего развития в будущем. Российский рынок пассажирских авиаперевозок предоставляет значительные возможности для долгосрочного структурного роста», – подчеркнул генеральный директор «Аэрофлота» Виталий Савельев, слова которого приводятся в сообщении.

Акционеры авиакомпании «Аэрофлот» на внеочередном собрании приняли решение об увеличении уставного капитала компании на сумму в пределах 1,7 млрд руб. путем дополнительного размещения до 1,7 млрд обыкновенных акций. Позднее Банк России одобрил дополнительную эмиссию ценных бумаг.

Ранее правительство РФ одобрило допэмиссию акций «Аэрофлота» при условии сохранения доли государства в авиакомпании не ниже 51,17%. Сейчас она составляет 51,2%.

**Министр транспорта РФ Евгений Дитрих** заявлял, что «Аэрофлот» прорабатывает план по дополнительным объемам финансирования, которые возможно привлечь на рынке или же с помощью государства для поддержки операционной деятельности. ВТБ ранее

сообщал, что рассмотрит возможность инвестирования в авиакомпанию «Аэрофлот» в ходе допэмиссии. В Российском фонде прямых инвестиций указывали, что фонд вместе с международными партнерами изучает возможность инвестиций в «Аэрофлот».

<https://tass.ru/ekonomika/9609955>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.02.10; «ПОБЕДА» СНИЖАЕТ НА НЕСКОЛЬКО ДНЕЙ СТОИМОСТЬ УСЛУГИ ВОЗВРАТА БИЛЕТА ДО 1 РУБЛЯ**

Авиакомпания «Победа» (входит в группу «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT)) временно снизила стоимость услуги возврата билета до 1 рубля. Ранее при покупке билета такую опцию можно было оформить за 499 руб.

Забронировать услугу по символической цене можно в период 2-7 октября 2020 года для любых рейсов «Победы», сообщил перевозчик.

Услуга возврата доступна только на официальном сайте авиакомпании. Она позволяет отказаться от перелета в любое время после бронирования, но не позднее чем за 48 часов до вылета.

«Победа» позиционирует себя как лоукостер, и все ее билеты невозвратные. Платную услугу возврата компания ввела в марте, когда РФ запретила все регулярные пассажирские рейсы за рубеж (частично возобновлены в августе-сентябре), а в регионах страны вводились карантинные меры. Спрос на перелеты тогда существенно упал.

### **ТАСС; 2020.02.10; НА КАМЧАТКЕ ПРЕДСТАВИЛИ ПРОЕКТ РЕКОНСТРУКЦИИ ГЛАВНОГО АЭРОПОРТА РЕГИОНА**

Проект модернизации аэропорта Елизово в Петропавловске-Камчатском – главной воздушной гавани региона, представили в пятницу **вице-премьеру РФ Марату Хуснуллину**. Об этом сообщается на странице краевого правительства в Instagram.

С 2019 года в столице региона строится новый терминал аэропорта. Объект должны подключить к коммунальной сети до конца года, подрядчиком монтажных работ в строящемся комплексе аэропорта станет компания «Ротек», итоговая стоимость контракта составит 2,9 млрд рублей.

«**Марату Хуснуллину** презентовали проект нового аэропорта Петропавловска-Камчатского. Проект строительства включает возведение нового пассажирского терминала внутренних и международных рейсов общей площадью 47 тыс. кв. м, оснащенного четырьмя телескопическими трапами и пропускной способностью 720 пассажиров в час, а также гостиничного комплекса на 120 номеров, делового центра и торговых площадок с объемом инвестиций больше 12 млрд рублей», – говорится в сообщении.

Реконструкция аэропортового комплекса на Камчатке реализуется по государственной программе «Развитие транспортной системы» и комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. Пропускная способность нового аэровокзала составит 1,5 млн пассажиров в год. Планируемый срок ввода его в эксплуатацию – первый квартал 2024 года.

Ранее **президент РФ Владимир Путин** поручил решить вопросы повышения транспортной доступности и развития малой авиации, включая аэропорты Дальнего Востока. По инициативе главы государства в госпрограмму «Развитие транспортной системы» внесен раздел по опережающему развитию Дальнего Востока, который включает реконструкцию аэропортов.

<https://tass.ru/ekonomika/9609129>

[Вернуться в оглавление](#)

