



## Ежедневный мониторинг СМИ

7 ОКТЯБРЯ 2020

### СОДЕРЖАНИЕ

ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ЛАРУ, НАТАЛЬЯ БАШЛЫКОВА, МАКСИМ ХОДЫКИН; 2020.07.10; ДЕПУТАТСКИЙ ВОПРОС: О ЧЕМ ПРЕЗИДЕНТ ГОВОРИЛ С ЛИДЕРАМИ ФРАКЦИЙ; ГЛАВА ГОСУДАРСТВА НАЗВАЛ ГЛАВНУЮ ЗАДАЧУ ПАРЛАМЕНТАРИЕВ НА БЛИЖАШИЕ МЕСЯЦЫ.....	4
ТАСС; 2020.06.10; ПУТИН: МОСТ НА САХАЛИН ВАЖЕН И НУЖЕН, ЭТОТ ВОПРОС НЕ СНЯТ С ПОВЕСТКИ ДНЯ .....	6
ИНТЕРФАКС; 2020.06.10; ПУТИН ЗА БАЛАНС ИНТЕРЕСОВ РОССИЙСКИХ АВИАПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ И ПЕРЕВОЗЧИКОВ, НО ПОДДЕРЖКА ПЕРВЫХ ВАЖНЕЕ .....	7
ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ; 2020.07.10; ПОРА ПО БАМ: КАКИЕ МЕГАСТРОЙКИ СОСТАВЯТ ОСНОВУ ПЛАНА РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ; КАБМИН ОПРЕДЕЛИЛСЯ С КОМПОНОВКОЙ НАЦПРОЕКТА И ЕГО ФИНАНСИРОВАНИЕМ .....	7
РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА, ЕЛЕНА СУХОРУКОВА; 2020.07.10; ВНУКОВО НАЗВАЛО «ОТКРЫТОЕ НЕБО» ДЛЯ ЛОУКОСТЕРОВ «ИМПУЛЬСОМ» РАЗВИТИЯ .....	9
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; ВЛАДИСЛАВ КУЛИКОВ; 2020.07.10; БАРАНКА, БУДЬ ЧЕЛОВЕКОМ; ЧЕРЕЗ ПЯТЬ ЛЕТ ПАССАЖИРОВ В ТАКСИ НАЧНУТ ВОЗИТЬ БЕСПИЛОТНЫЕ АВТОМОБИЛИ .....	11
КОММЕРСАНТЬ FM; ВЛАДИМИР СОКОЛОВ; 2020.06.10; ТАНЗАНИЯ СТАНЕТ БЛИЖЕ; СМОГУТ ЛИ ПРЯМЫЕ ПЕРЕЛЕТЫ ПОДОГРЕТЬ ИНТЕРЕС К ЭТОЙ АФРИКАНСКОЙ СТРАНЕ .....	12
ГУДОК; КСЕНИЯ ПОТАЕВА; 2020.06.10; КОНТЕЙНЕРЫ ЖДУТ УЛОВА; ОАО «РЖД» НАРАСТИЛО ПОГРУЗКУ РЫБЫ НА ВНУТРЕННИЙ РЫНОК.....	13
ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2020.06.10; НАДЁЖНАЯ ОПОРА; ПОБЕДИТЕЛИ КОНКУРСА «ЛИДЕРЫ РОССИИ» СТАНОВЯТСЯ НАСТАВНИКАМИ ДЛЯ НАЧИНАЮЩИХ УПРАВЛЕНЦЕВ.....	15
ВЕСТИ; АРТУР МУСТАЕВ; 2020.05.10; ГРОЗНОМУ – 202: РАМЗАН КАДЫРОВ ОТКРЫЛ НОВУЮ ГОРОДСКУЮ ДОРОГУ. ВЕСТИ В 20:00 .....	16
ВЕСТИ; АЛЕКСЕЙ КАРЕВ; 2020.06.10; ИДЕАЛЬНОЕ ПОКРЫТИЕ И СОВРЕМЕННЫЙ ДИЗАЙН: В САРАТОВЕ ПОСЛЕ РЕМОНТА ОТКРЫТ ТРОФИМОВСКИЙ МОСТ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24» .....	16
ВЕСТИ; ЛЕЙЛА АЛНАЗАРОВА; 2020.06.10; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ ПОЛУЧИЛИ ДОПУСК НА РЕГУЛЯРНЫЕ ПОЛЕТЫ В 24 СТРАНЫ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24» .....	17
ТАСС; 2020.06.10; В УДАЛЕННЫХ РАЙОНАХ ЧУКОТКИ РЕКОНСТРУИРУЮТ СЕМЬ АЭРОПОРТОВЫХ КОМПЛЕКСОВ К 2024 ГОДУ .....	17
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТИМУР АЛИМОВ, КОНСТАНТИН БАХАРЕВ, АННА СКРИПКА; 2020.07.10; В РОССИЙСКИХ ГОРОДАХ ПОЯВИЛИСЬ «УМНЫЕ» АВТОБУСЫ.....	17
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮРИЙ ПРОКОПЬЕВ; 2020.06.10; В НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА СДАЛИ ВАЖНЫЙ ДОРОЖНЫЙ ОБЪЕКТ .....	20

---

ТАСС; 2020.06.10; ОМСК ПОЛУЧИТ 358 МЛН НА ЗАКУПКУ ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ ПАРТИИ ТРОЛЛЕЙБУСОВ.....	20
ТАСС; 2020.06.10; ЗЕМЛЯНЫЕ РАБОТЫ НАЧАЛИСЬ НА САМОМ СЛОЖНОМ УЧАСТКЕ ОБХОДА АКСАЯ НА ТРАССЕ М-4 «ДОН».....	21
ТАСС; 2020.06.10; РЕМОНТ 15 КМ ТРАССЫ «КАВКАЗ» НА ПОДЪЕЗДЕ К ВЛАДИКАВКАЗУ ЗАВЕРШАТ В 2021 ГОДУ.....	21
ТАСС; 2020.06.10; БОЛЕЕ 50% ФЕДЕРАЛЬНЫХ ДОРОГ В КРАСНОДАРСКОМ КРАЕ НЕ ОТВЕЧАЮТ ИНТЕНСИВНОСТИ ТРАФИКА .....	22
РИА НОВОСТИ; 2020.06.10; КОНСТРУКТИВНЫЕ МЕРЫ: В РОССИИ ПРИНЯЛИ ПЛАН ВОССТАНОВЛЕНИЯ ЭКОНОМИКИ.....	23
ТАСС; 2020.06.10; АБРАМЧЕНКО ПОРУЧИЛА ПРОРАБОТАТЬ ПОДДЕРЖКУ ПОСТАВОК УГЛЯ В ТЕХНОЛОГИЧНЫЕ ПОРТЫ .....	25
СПУТНИК ЛАТВИЯ; 2020.05.10; ХРАПАЧ ОБЪЯСНИЛ, ЧЕМ ГРОЗЯТ ЗАТОРЫ НА ГРАНИЦЕ БЕЛАРУСИ С ПРИБАЛТИКОЙ .....	26
ТАСС; 2020.06.10; НА ВОКЗАЛАХ И АЭРОПОРТАХ СТАВРОПОЛЬЯ ОРГАНИЗУЮТ ДЕЖУРСТВО ЗА ВЪЕЗЖАЮЩИМИ В РЕГИОН.....	26
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.06.10; КРЫМ И СОЧИ СТАНУТ БЛИЖЕ; «АВТОДОР» ПОЛУЧИЛ РАЗРЕШЕНИЕ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ОБХОДА РОСТОВА-НА-ДОНУ .....	27
ИНТЕРФАКС; 2020.06.10; РОСАВТОДОР ПЛАНИРУЕТ СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО МОСТА ЧЕРЕЗ СУРУ НА ТРАССЕ М7 В ЧУВАШИИ.....	27
РАДИО 1; 2020.06.10; СПОРНЫЙ ВОПРОС: АВТОЭКСПЕРТ ПОЯСНИЛ, ПОЧЕМУ ПДД НЕ СТОИТ ДЕЛАТЬ ГОСЗАКОНОМ .....	28
РБК АВТОНОВОСТИ; ЕКАТЕРИНА ДЕМИШЕВА; 2020.06.10; ПРАВИЛА ТОНИРОВКИ – 2021: ЧТО МОЖНО ДЕЛАТЬ, А ЧТО НЕЛЬЗЯ.....	29
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; СЕРГЕЙ БАБКИН; 2020.07.10; ЗА «ДЕЛИ» ЗА ЖИВОЕ; ВИНЧЕНЦО ТРАНИ: КАРШЕРИНГ ЗА ПЯТЬ ЛЕТ ИЗМЕНИЛ МОСКВИЧЕЙ.....	31
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; АЛЕКСАНДР МЕЛЕШЕНКО; 2020.07.10; СПУСТИМСЯ НА ЗЕМЛЮ; МОСКВИЧАМ ПРЕДЛОЖИЛИ ПРОГОЛОСОВАТЬ ЗА СУДЬБУ МОНОРЕЛЬСА .....	36
ТАСС; 2020.06.10; МИНТРАНС ПРЕДЛАГАЕТ ЗАПРЕТИТЬ ИМПОРТ В РОССИЮ УКРАИНСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОЛЕС.....	37
РИА НОВОСТИ; 2020.06.10; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ ЗАПРЕТИТЬ ВВОЗ УКРАИНСКИХ ЦЕЛЬНОКАТАНЫХ КОЛЕС В РОССИЮ .....	38
ИНТЕРФАКС; 2020.06.10; МИНПРОМТОРГ НЕ ПОДДЕРЖАЛ ИДЕЮ TRADE-IN ПРИ ПОКУПКЕ «ИННОВАЦИОННЫХ» ВАГОНОВ – ВАГОНОСТРОИТЕЛИ.....	39
ТАСС; 2020.06.10; В МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ СНЯЛИ РЕЖИМ ЧС, ВВЕДЕННЫЙ ИЗ-ЗА ОБРУШЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОСТА.....	40
ТАСС; 2020.06.10; ЧИСЛО ДТП НА ПЕРЕЕЗДАХ МОСКОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ СНИЗИЛОСЬ НА 15% ЗА ДЕВЯТЬ МЕСЯЦЕВ.....	40
РБК КАЛИНИНГРАД; 2020.06.10; РУКОВОДСТВО КЖД: СТРОИТЬ ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ ДО ЯНТАРНОГО НЕ ПЛАНИРУЕТСЯ.....	41
ПРАЙМ; 2020.06.10; ПРОВОДИТСЯ ПРОВЕРКА РЯДА АЭРОПОРТОВ ПО ФАКТУ РОСТА ЦЕН НА ТОПЛИВО.....	41
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2020.06.10; АВИАПЕРЕВОЗКАМ УСТАНОВЯТ НОВЫЕ СТАНДАРТЫ ОБСЛУЖИВАНИЯ .....	42
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЕЛЕНА БОТОРОЕВА; 2020.05.10; СЕНАТОРЫ БУДУТ ДОБИВАТЬСЯ ФИНАНСИРОВАНИЯ РЕМОНТА ВПП В АЭРОПОРТУ КЕМЕРОВА .....	43

---

---

РБК ПЕРМЬ; 2020.06.10; ВЛАСТИ ПРИКАМЬЯ НЕ ВНЕСЛИ В ПРОЕКТ БЮДЖЕТА СУБСИДИИ НА РЕЙСЫ В БАРСЕЛОНУ .....	43
РИА НОВОСТИ; 2020.06.10; ОБЪЕДИНЕНИЕ ПАССАЖИРОВ ПРЕДЛОЖИЛО ПОДУМАТЬ НАД ЗАКРЫТИЕМ ГРАНИЦ РОССИИ .....	44
ТАСС; 2020.06.10; «ПОБЕДА» УВЕЛИЧИЛА МАКСИМАЛЬНЫЕ НОРМЫ ПРОВОЗА БАГАЖА ДО 32 КГ .....	44
ТАСС; 2020.06.10; АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ СИМФЕРОПОЛЕМ И КРАСНОДАРОМ ВПЕРВЫЕ ПРОДЛИЛИ НА ЗИМУ .....	45
ИНТЕРФАКС; 2020.06.10; NORDWIND С 20 НОЯБРЯ НАЧНЁТ ЛЕТАТЬ В КЕМЕРОВО ИЗ ПЕТЕРБУРГА, RED WINGS – С 11 ОКТЯБРЯ ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА.....	45
ИНТЕРФАКС; 2020.06.10; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ПОЛУЧИЛИ ДОПУСКИ К РЯДУ ГРУЗОВЫХ МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕЙСОВ, ПЛАНИРУЮТ РАЗВИВАТЬ ЭТО НАПРАВЛЕНИЕ .....	46
ИНТЕРФАКС; 2020.06.10; СУД ПРОДЛИЛ ДО 28 ДЕКАБРЯ КОНКУРСНОЕ ПРОИЗВОДСТВО В «АВИАЛИНИЯХ ДАГЕСТАНА» .....	46
ИНТЕРФАКС; 2020.06.10; АЭРОПОРТ ЯКУТСКА ВЗЫСКИВАЕТ С АВИАКОМПАНИИ «ЯКУТИЯ» 214 МЛН РУБ. ЗАДОЛЖЕННОСТИ.....	47
НЕЗАВИСИМАЯ ГАЗЕТА; ВИТАЛИЙ БАРСУКОВ; 2020.05.10; ПРИНЦИПЫ БЕРЕЖЛИВОГО ПРОИЗВОДСТВА ПОЗВОЛИЛИ АЭРОПОРТУ СОЧИ ВЫСТОЯТЬ В ПЕРИОД ПАНДЕМИИ; УПРАВЛЯЮЩИЙ ДИРЕКТОР ВОЗДУШНОЙ ГАВАНИ СЕРГЕЙ ФИЛИППОВ РАССКАЗАЛ О ЕЕ НАСТОЯЩЕМ И БУДУЩЕМ.....	47

## ПУБЛИКАЦИИ

### **ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ЛАРУ, НАТАЛЬЯ БАШЛЫКОВА, МАКСИМ ХОДЫКИН; 2020.07.10; ДЕПУТАТСКИЙ ВОПРОС: О ЧЕМ ПРЕЗИДЕНТ ГОВОРИЛ С ЛИДЕРАМИ ФРАКЦИЙ; ГЛАВА ГОСУДАРСТВА НАЗВАЛ ГЛАВНУЮ ЗАДАЧУ ПАРЛАМЕНТАРИЕВ НА БЛИЖАШИЕ МЕСЯЦЫ**

Дискуссия президента с главами парламентских фракций продемонстрировала стабильность политической системы и способность власти учитывать широкий спектр мнений. К такому выводу пришли опрошенные «Известиями» эксперты, комментируя итоги встречи **Владимира Путина** с главами основных политических сил, которая прошла 6 октября. Российский лидер заявил на ней, что реализация новых положений Конституции остается одной из главных задач парламента. Он также назвал приоритеты бюджета на предстоящие годы, призвав уделить особое внимание выполнению социальных обязательств перед гражданами и достижению стратегических целей национального развития. Обсуждались и другие важные вопросы – в частности, изменение сроков проведения Единого дня голосования.

Стабилизирующая роль

Встречу с руководителями четырех фракций нижней палаты парламента **Владимир Путин** провел дистанционно – в режиме видеоконференции. В начале мероприятия, которое прошло по предложению председателя Госдумы Вячеслава Володина, глава государства положительно оценил работу всех партий по отстаиванию суверенитета и безопасности страны, исторической правды, а также жизненных интересов людей. По его словам, парламентские партии играют опорную и стабилизирующую роль для политической системы, а значит, для устойчивого развития всего государства.

Сегодня одна из важнейших задач парламентариев – реализация новых положений Конституции. По мнению **Владимира Путина**, нормы Основного закона обладают прямым действием, однако, каждая из них должна корректно и ясно раскрываться в новых законах. При этом целый пакет соответствующих документов уже внесен в ГД, напомнил он.

— Но это только самый первый шаг. Впереди масштабная и при этом очень тонкая, я бы сказал, ювелирная правотворческая работа. Надо так ее выстроить, чтобы обеспечить прямой контакт, усилить обратную связь с гражданами, вашими избирателями, — заявил президент.

Он также призвал при рассмотрении нового бюджета на 2021 года и плановый период 2022–2023 годов уделить особое внимание выполнению социальных обязательств перед гражданами и достижению стратегических целей национального развития, намеченных на ближайшее десятилетие. Глава РФ напомнил, что в послании Федеральному Собранию предложил существенно расширить демографическую программу и усилить механизмы социальной защиты, особенно семей с детьми. Кроме того, были поставлены конкретные задачи по развитию школьного и высшего образования, а также здравоохранения, включая его первичное звено. В период пандемии был принят и целый ряд новых решений по дополнительной поддержке граждан, ключевых отраслей промышленности, малого и среднего бизнеса.

— Некоторые из этих мер носят не временный, даже не антикризисный, а долгосрочный характер и должны быть в полной мере отражены в новом трехлетнем бюджете, — уверен президент.

Сама по себе встреча ничего не изменила в политической системе, но дискуссия была нужна для того, чтобы продемонстрировать ее стабильность, способность власти

учитывать и отражать широкий спектр мнений, отметил в беседе с «Известиями» глава «Политической экспертной группы» Константин Калачёв.

— Партии разные, Россия одна, президент как гарант. **Владимир Путин** обращался к разным партийным фракциям как к своим единомышленникам, партнерам, союзникам, — пояснил эксперт.

По его словам, по факту президент говорил о новом консенсусе, когда у партий есть разница в подходах, но важно объединить общество вокруг национальных целей развития и базовых фундаментальных ценностей.

Остановиться на выборах

Спикер Госдумы Вячеслав Володин рассказал президенту о работе парламента в условиях COVID-19. В частности, он сообщил, что в осеннюю сессию нижняя палата обсудит поддержку пострадавших от пандемии отраслей, конституционные законы и федеральный бюджет.

— У нас в повестке 1264 законопроекта. Поэтому нам важно, чтобы парламент был работоспособен, — сказал он, говоря о принимаемых мерах по борьбе с распространением коронавирусной инфекции в нижней палате.

Между тем глава ЛДПР Владимир Жириновский на встрече уделил большое внимание реформе избирательной системы, рассказали «Известиям» в **пресс-службе** фракции. Он предложил перенести Единый день голосования с сентября на другой месяц, а также понизить избирательный возраст до 16 лет.

— Нам навязали голосование в сентябре. Это неудобно. Сентябрь должен быть месяцем для отпусков. Ведь на юге в это время еще +30, а на севере уже где-то минус. А у нас сотни тысяч чиновников, членов их семей, бюджетников — все вынуждены работать всё лето. Лучший день для голосования — последний понедельник апреля, — рассказал политик президенту.

В «Единой России», однако, считают сентябрь подходящим месяцем для проведения выборов. С этим согласен и **Владимир Путин**. По мнению главы ИСЭПИ Дмитрия Бадковского, существенно менять структуру и сроки избирательного цикла, наверное, не имеет особого смысла, тем более что перенос ЕДГ в текущих условиях может быть не вполне целесообразен в силу ряда практических соображений.

Пока неочевидны сроки завершения новой волны эпидемии коронавируса, и наложение выборных кампаний на эпидемиологический процесс — не лучший сценарий. С другой стороны — и это главное — парламент ожидает в предстоящий период серьезная работа над бюджетом, законодательным обеспечением реализации национальных проектов и целей развития. Также крайне важно принять в максимально полном объеме все поправки в законодательство, которые необходимы по итогам конституционной реформы, подчеркнул эксперт в беседе с «Известиями».

Владимир Жириновский также убежден, что выборы нужно проводить раз в два года, не чаще и только по партийным спискам. Кроме того, лидер либерал-демократов пожаловался президенту на монополию «Единой России». Она, по его мнению, по итогам этих выборов сложилась в четырех городах: Липецке, Ульяновске, Владимире и Костроме.

— Я уже предложил отправить в отставку мэров этих городов. Они нам что, Белоруссию готовят? Мы это уже проходили, когда в стране была только одна партия. Сегодня и той партии нет, и страны нет. Пусть лучше партии уходят и приходят, а страна остается, — отметил политик.

Глава «Справедливой России» Сергей Миронов, в свою очередь, рассказал «Известиям», что задал **Владимиру Путину** сразу несколько важных вопросов.

— Понравилась мне реакция президента на наше предложение по обязательной индексации работающим пенсионерам пенсий. Он сказал, что им уже дано поручение правительству. Мы в июле внесли поправку в Конституцию, где говорится об

обязательной индексации пенсий не реже одного раза в год. В этой поправке ничего не говорится, о каких пенсионерах идет речь, работающих или неработающих. Мы считаем, что необходимо, чтобы для более чем 10 млн работающих пенсионеров индексировались пенсии, — подчеркнул Сергей Миронов.

Он также высказал свою позицию по трехдневному голосованию и отметил, что с пониманием относится к этой удобной для людей форме.

— Однако необходимо вносить изменения в избирательное законодательство, создавать инструкцию Центральной избирательной комиссии. В частности, чтобы обязательно за время подведения итогов голосования за пятницу-субботу все бюллетени паковались в специальные сейф-пакеты, которые невозможно вскрыть без обнаружения этого, — сказал глава фракции.

По итогам встречи заместитель председателя ЦК КПРФ Владимир Кашин заявил «Известиям», что сейчас властям необходимо поддержать АПК. По его словам, сегодня требуется 160 млрд рублей на программу комплексного развития сельских территорий. Кроме того, надо 370 млрд на программу развития сельского хозяйства и регулирования рынков сельхозпродукции. Это совсем небольшие суммы денег, подытожил он.

<https://iz.ru/1070267/dmitrii-laru-natalia-bashlykova-maksim-khodykin/deputatskii-vopros-o-chem-prezident-govoril-s-liderami-frakcii>

### **ТАСС; 2020.06.10; ПУТИН: МОСТ НА САХАЛИН ВАЖЕН И НУЖЕН, ЭТОТ ВОПРОС НЕ СНЯТ С ПОВЕСТКИ ДНЯ**

Вопрос строительства моста на остров Сахалин не снят с повестки дня, этот проект важен и нужен, заявил во вторник **президент России Владимир Путин** на встрече с лидерами парламентских фракций.

«Мост на Сахалин считаю очень важным, не знаю, как там дальше нам удастся выстраивать эти коммуникации с японскими островами, но мост на Сахалин, конечно, имеет для нас очень важное значение», — подчеркнул **Путин**. «Этот вопрос не снят с повестки дня, мы его изучаем», — заверил он.

Глава государства признал, что это «дорогая история». «И дело не только в том, чтобы выстроить мостовой переход, а дело в том, что мост целесообразно строить <...> в таком месте, где у нас вообще не развита дорожная сеть – это север Хабаровского края. И там предстоит работа, стоимость которой сопоставима, а, может быть, даже больше, чем стоимость самого моста», — пояснил **Путин**.

«Но мост на Сахалин, конечно, России нужен», — резюмировал президент.

Проект строительства транспортного железнодорожного перехода с Сахалина на материк обсуждается много лет. Проработкой вопроса о его реализации **Путин** поручал заняться кабмину в июле 2018 года.

Строительство перехода рассматривается в двух вариантах – мост или тоннель. Сейчас приоритетным является проект железнодорожного моста. Общая длина однопутной линии должна составить более 580 км. Стоимость всего проекта оценивается в 540,3 млрд рублей.

Строительство моста потребует около шести лет, сооружение тоннеля займет более 10 лет. Планируемый переход перекинется через пролив Невельского в самом узком его месте шириной примерно в 7 км. Переход соединит материк с северо-западной частью Сахалина поблизости с упраздненным поселком Погиби.

Предпроектная работа по разработке основных решений по ветке линии Селихин – Ныш завершена. Общественные слушания по проекту прошли 11 марта в Николаевске-на-Амуре.

<https://tass.ru/ekonomika/9644601>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.06.10; ПУТИН ЗА БАЛАНС ИНТЕРЕСОВ РОССИЙСКИХ АВИАПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ И ПЕРЕВОЗЧИКОВ, НО ПОДДЕРЖКА ПЕРВЫХ ВАЖНЕЕ**

Между экономическими интересами российских авиапроизводителей и перевозчиков должен быть найден баланс, тем не менее, поддержка первых важнее, считает президент **Владимир Путин**.

«Существует необходимость достижения баланса между возможностями наших крупнейших перевозчиков, которые должны быть конкурентоспособными на рынке авиаперевозок и пользоваться современной авиатехникой, которая в состоянии экономно расходовать топливо, совершать полеты на дальние расстояния, эффективна с экономической точки зрения. (...) Но, без всякого сомнения, если мы сами не будем закупать собственную авиационную технику, то тогда ее никто не будет закупать. Это совершенно очевидная вещь», – сказал **Путин** в ходе встречи с лидерами думских фракций.

«Здесь, я повторяю, нужен баланс между интересами перевозчиками и производителя. Но на самом деле, по большому счету, интересы производителей, на мой взгляд, все-таки должны быть на первом месте, – подчеркнул президент. – Еще раз скажу это: если мы сами не будем покупать нашу технику, имея в виду, прежде всего, гражданскую технику авиационную, то ее никто не будет покупать. И тогда производить будет вообще невозможно и не выгодно, а нам нужно серию наращивать – единичное производство всегда невыгодно и очень затратно».

В РФ серийно выпускаются региональные самолеты Sukhoi Superjet 100 и локализованные на «Уральском заводе гражданской авиации» чешские L-410. Стоместные «суперджеты» имеются в парках «Аэрофлота» (МОЕХ: AFLT), «Ямала», «Азимута», «Газпром авиа», «ИрАэро», «Якутии», «Северстали» (МОЕХ: СНМФ), Red Wings. 19-местные L-410 эксплуатируют маленькие региональные перевозчики, в том числе «СКОЛ», «Хабаровские авиалинии», «Комиавиатранс», «КрасАвиа». В 2021 году ожидается запуск производства среднемагистральных МС-21. Параллельно предприятия «Ростеха» работают над созданием региональных Ил-114-300, дальнемагистральных Ил-96-400М.

### **ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ; 2020.07.10; ПОРА ПО БАМ: КАКИЕ МЕГАСТРОЙКИ СОСТАВЯТ ОСНОВУ ПЛАНА РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ; КАБМИН ОПРЕДЕЛИЛСЯ С КОМПОНОВКОЙ НАЦПРОЕКТА И ЕГО ФИНАНСИРОВАНИЕМ**

**Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ)** планируется принципиально переработать – вместо ряда общих федеральных проектов его скомпонуют фактически из мегастроек: расширение БАМа–Транссиба, развитие Севморпути, железнодорожных подходов к портам Азовского-Черноморского и Северо-Западного морских бассейнов и ряда других, следует из протокола совещания у первого **вице-премьера Андрея Белоусова**. При этом деньги на проекты предлагается привлечь из ФНБ, фактически в форме кредитов. Переход от направлений к мегастройкам позволит более гибко распоряжаться бюджетными средствами, полагают эксперты. По их мнению, правительство ищет, как простимулировать экономику за счет резервов, не ухудшив при этом финансовой стабильности.

От общего к частному

На данный момент **комплексный план** состоит из девяти федеральных направлений общего плана. Например, проект «Морские порты России», «Коммуникации между центрами экономического роста», «Европа – Западный Китай», «Внутренние водные пути» и т.д.

Правительство предлагает заменить их в основном на конкретные мегастройки. Об этом говорится в протоколе совещания, прошедшего у первого **вице-премьера Андрея**

**Белоусова**, в котором также участвовали **вице-премьер Марат Хуснуллин**, помощник президента Игорь Левитин и **министр транспорта Евгений Дитрих**.

Перечень проектов, определенный по итогам совещания как опорный для комплексного плана, выглядит следующим образом:

строительство автодорог по транспортному коридору Европа – Западный Китай;

развитие морских портов;

развитие Севморпути;

развитие железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона железных дорог (фактически БАМа–Транссиба);

развитие железнодорожных подходов к портам Азово-Черноморского бассейна;

аналогичный проект по повышению доступности портов Северо-Западного бассейна;

развитие железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла;

развитие высокоскоростных железнодорожных магистралей;

развитие региональных аэропортов.

Мероприятия, которые исключаются из комплексного плана, не отменяются, а переходят в другие **нацпроекты** и программы, пояснил «Известиям» близкий к **Минтранс** источник. В частности, «Коммуникации между центрами экономического роста» и автодорожная часть «Морских портов России» будут включены в **нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

«Внутренние водные пути» и «Транспортно-логистические центры» будут позднее погружены в другие программные документы, добавил он.

А федеральный проект «Железнодорожный транспорт и транзит» был поделен на три более конкретные составляющие – Восточный полигон и подходы к портам Азово-Черноморского и Северо-Западного бассейнов, отметил собеседник.

– Говорить о сокращении финансирования, сравнивая с прошлой редакцией, нельзя. То, что уходит, – уходит с финансированием, – подытожил источник.

Трансформация **КПМИ** в план мегапроектов позволит намного более гибко управлять федеральными деньгами, крайне ограниченными сейчас, отметил **руководитель направления «Макроэкономика» ЦМАКП Дмитрий Белоусов**. Маневрировать ресурсами между стройками намного проще, чем между направлениями: можно концентрировать их на запусках объектов, обрезать финансирование мероприятий, которые не столь актуальны. Оценить итоги стройки также намного проще, чем широкого направления: объект введен в эксплуатацию – значит, есть результат.

В состав **КПМИ** входило множество проектов, которые вполне могли бы быть вписаны в ведомственные программы более низкого уровня, полагает гендиректор Института проблем естественных монополий Юрий Саакян. По его мнению, переход от общих направлений к конкретным мегастройкам – это фактически «отделение зерен от плевел».

Хотя изначально **КПМИ** позиционировался как **нацпроект**, в значительной степени ориентированный на привлечение частных инвесторов, в последние два года инвестиции по нему шли в основном из бюджета, отметила эксперт инфраструктурной компании InfraOne Александра Галактионова. Например, трассу от Москвы до Казани решили строить через госзаказ, несмотря на то что несколько лет до этого проект анонсировали как государственно-частное партнерство. Такие резкие перемены могут отпугнуть инвесторов, полагает эксперт.

Заем в ФНБ

Кроме переработки структуры комплексного плана, был определен источник финансирования проектов. Часть ресурсов предлагается «занять» из Фонда национального благосостояния, следует из текста протокола. Минэкономразвития и **Минтранс** поручено подготовить конкретный список проектов, в которые могли бы быть вложены средства ФНБ на возвратной основе.

Кроме инвестиций из резервов, планируется привлечь частный бизнес. Андрей Белоусов также поручил подготовить список соглашений с инвесторами на создание объектов по проекту «Развитие морских портов».

«Известия» направили запросы в пресс-службу правительства, Минтранс, Минэк, РЖД, Росавтодор, «Росатом» (один из кураторов развития СМП) и Минфин с просьбой прокомментировать изменения в структуре и источниках финансирования комплексного плана.

**В Минтрансе заявили, что новшества еще не утверждены, поэтому комментировать их преждевременно.**

Близкий к правительству источник пояснил, что Минфин по вопросу инвестиций из ФНБ придерживается сугубо прагматической позиции.

– Лишних денег в ФНБ нет и в ближайшее время не предвидится, поэтому рассуждения о его использовании – скорее фэнтези, – заявил собеседник «Известий».

По нынешней конструкции бюджетных правил, из фонда можно инвестировать только при условии, что его ликвидная часть превышает 7% ВВП. Как говорил ранее глава Минфина Антон Силуанов, она сейчас находится как раз приблизительно на этой отметке, поэтому вложений в проекты из фонда в ближайшие годы не планируется.

Мы попали в абсолютно непрогнозируемую экономическую ситуацию, отметил Дмитрий Белоусов. Так что машина «бюджетных правил» может не ехать – она проектировалась под другие условия. С учетом того, что есть определенный разрыв между задачами, стоящими перед правительством, прежде всего по росту ВВП, и предусмотренными на это ресурсами, вопрос о дополнительном разгоне экономики за счет резервов крайне актуален. Правительство может попробовать найти компромисс, чтобы, с одной стороны, вложить ФНБ в значимые проекты, а с другой – не дестабилизировать ситуацию.

<https://iz.ru/1070294/dmitrii-grinkevich/pora-po-bam-kakie-megastroiki-sostaviat-osnovu-plana-razvitiia-infrastruktury>

### **РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА, ЕЛЕНА СУХОРУКОВА; 2020.07.10; ВНУКОВО НАЗВАЛО «ОТКРЫТОЕ НЕБО» ДЛЯ ЛОУКОСТЕРОВ «ИМПУЛЬСОМ» РАЗВИТИЯ**

Внуково рассчитывает развивать маршруты в Европу и Азию, привлекая новых перевозчиков. Реализовать этот план можно за счет режима «открытого неба», позволяющего иностранным лоукостерам летать в третьи страны

Для развития маршрутной сети и увеличения спроса на авиаперелеты аэропорту Внуково необходимо предоставить режим пятой или седьмой степеней «свободы воздуха» («открытого неба»), говорится в опубликованном отчете АО «Международный аэропорт «Внуково» за 2019 год.

Пятая степень «открытого неба» позволяет аэропорту беспрепятственно принимать транзитные рейсы зарубежных авиакомпаний (действует в аэропорту Владивостока), а седьмая – разрешает иностранным компаниям перевозить пассажиров и грузы без обязательной посадки в стране их регистрации (например, ирландская Ryanair сможет возить пассажиров из Москвы во Францию). Это «может дать импульс более быстрого развития маршрутной сети аэропорта Внуково», – говорится в отчете.

РБК направил запросы в пресс-службу Внуково и Росавиацию. «На уровне Минтранса данный вопрос не обсуждался», – сообщил РБК представитель ведомства. Он отметил, что введение режима седьмой степени «свободы воздуха» требует глубокой проработки. «В первую очередь для того, чтобы не нанести ущерб российским перевозчикам, выполняющим полеты из аэропортов московского авиаузла», – добавил представитель министерства. Помимо Внуково в московский авиаузел входят Шереметьево и Домодедово.

Впервые в России режим «открытого неба» был одобрен для петербургского аэропорта Пулково в августе 2019 года. Как рассказывал РБК гендиректор «Воздушных ворот Северной столицы» (ВВСС, оператор Пулково) Леонид Сергеев, за счет таких разрешений аэропорт планировал привлекать к 2025 году до 6 млн дополнительных туристов в год. Заявки на полеты из Петербурга подали крупнейшие европейские лоукостеры – Ryanair, британский EasyJet и венгерский Wizz Air. Первой договоренности достигла Wizz Air, решив открыть базу в Пулково и запустив рейсы в Зальцбург, Осло, Копенгаген, Стокгольм и на Мальту. Но планы пришлось отложить до конца 2020 года из-за ограничений по международным полетам в связи с пандемией коронавируса.

Седьмая степень «открытого неба» – желаемая цель для каждого аэропорта, но в Москве это крайне трудно реализовать из-за протеста российских авиакомпаний, утверждает источник РБК, близкий к одному из столичных аэропортов. Ранее собеседник в одной из крупнейших авиакомпаний высказывал опасения, что иностранные перевозчики с таким разрешением, как получил аэропорт Пулково, будут летать только летом, забирая основной пассажиропоток. Топ-менеджер другой авиакомпании указывал, что в таком случае российским перевозчикам следует дать аналогичные права в других странах.

Во Внуково по итогам 2019 года доля перевозок иностранными авиакомпаниями составила 13,2% от всего пассажиропотока (3,1 млн из 23,9 млн), крупнейшими из них были Turkish Airlines (3,8% от всех перевезенных пассажиров), Uzbekistan Airways (3,5%), азербайджанская AZAL (1,14%) и Wizz Air (0,93%). Сейчас у аэропорта «достаточно широкая» сеть маршрутов внутри России в южных и северных направлениях, а также в страны СНГ и Турцию, говорится в его отчете. Но аэропорт считает, что в дальнейшем ему стоит развивать и направления Запад – Восток, а именно увеличить число европейских рейсов, привлечь дальнемагистральных перевозчиков (с дальностью полета от 6 тыс. км) для полетов в Китай, Юго-Восточную Азию и страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

Базовый перевозчик Внуково – «дочка» «Аэрофлота» лоукостер «Победа», который в 2019 году перевез 7,66 млн пассажиров, или 32% пассажиропотока аэропорта.

РБК направил запрос в **пресс-службу** «Победы» о планах Внуково по расширению числа перевозчиков за счет ее иностранных конкурентов и получения режима «открытого неба».

Поможет ли этот режим росту спроса

Из-за пандемии коронавируса и приостановки большинства международных рейсов за январь–август 2020 года российские авиакомпании перевезли в два раза меньше пассажиров, чем за аналогичный период прошлого года, – 43,9 млн человек, сообщила **Росавиация**. По итогам 2020 года пассажиропоток сократится также минимум в два раза, до 60–70 млн человек, говорил в интервью РБК совладелец и гендиректор «Уральских авиалиний» Сергей Скуратов.

Предоставление Внуково режима «открытого неба» даст возможность для развития выездного туризма по новым направлениям, куда ранее не летали российские авиакомпании, считает вице-президент Ассоциации туроператоров России Дмитрий Горин. Появление иностранных лоукостеров сделает Москву более привлекательной с точки зрения въездного туризма, учитывая, что с 1 января 2021 года иностранцы смогут въезжать в Россию по электронной визе, добавляет он.

Но из-за текущей ситуации с пандемией коронавируса открытие неба во Внуково не должно ущемлять интересы российских перевозчиков, оговаривается Горин. Например, по его мнению, не следует увеличивать перевозки по тем направлениям, куда уже летают российские авиакомпании.

Появление во Внуково новых иностранных лоукостеров может создать конкуренцию для бюджетных российских авиакомпаний, но не для туроператоров, замечает гендиректор турфирмы «Пегас Туристик» Анна Подгорная. Если авиакомпании продают только авиабилеты, то туроператоры предлагают другой продукт – полноценный турпакет с

перелетом, проживанием, страховкой и другими туристическими услугами. По данным аналитики «Пегас Туристик», в период пандемии туристы чаще предпочитают путешествовать не самостоятельно, а с туроператором, потому что так они получают больше гарантий, отмечает она.

Подгорная затруднилась сказать, смогут ли туроператоры поставить свои программы на рейсы иностранных лоукостеров, если для них откроют полеты во Внуково. Турфирмы бронируют блоки мест на рейсах, а решение, предоставлять эти блоки или нет, принимает каждая конкретная авиакомпания.

[https://www.rbc.ru/business/07/10/2020/5f7c5b769a794776a2887ec2?from=from\\_main\\_2](https://www.rbc.ru/business/07/10/2020/5f7c5b769a794776a2887ec2?from=from_main_2)

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; ВЛАДИСЛАВ КУЛИКОВ; 2020.07.10; БАРАНКА, БУДЬ ЧЕЛОВЕКОМ; ЧЕРЕЗ ПЯТЬ ЛЕТ ПАССАЖИРОВ В ТАКСИ НАЧНУТ ВОЗИТЬ БЕСПИЛОТНЫЕ АВТОМОБИЛИ**

На улицы Москвы выехали беспилотные автомобили. Пока – с людьми в водительском кресле для подстраховки. Но будущее, о котором так много писали фантасты, уже стучится в двери. Хочешь не хочешь, придется открывать и жить с ним.

Как сообщил «РГ» заместитель руководителя департамента ЖКХ, транспорта и благоустройства Фонда «Сколково» по вопросам транспорта Кирилл Жанайдаров, на дорогах общего пользования в России уже появились автомобили с высокой степенью автономности. Пока в формате эксперимента. Но, похоже, вот-вот и умные машины скажут своему водителю хрестоматийное «давай, до свидания».

«Под испытания беспилотных автомобилей отведен реальный участок улично-дорожной сети инновационного центра «Сколково», идентичный автомобильным дорогам общего пользования и включающий в себя Т-образный перекресток, круговое движение, посадочные площадки общественного транспорта, пешеходные переходы, зоны запрета парковки и прочие элементы городской среды. Сейчас уже выдано более 10 разрешений на тестирование беспилотных машин», – рассказывает Кирилл Жайнадаров.

Многие проекты резидентов Фонда «Сколково» направлены на развитие беспилотного транспорта и компонентов к нему. Сейчас в иннограде прорабатывается вопрос запуска регулярного движения беспилотных внутренних маршрутов шаттлов.

Эксперты особо отмечают: Россия находится в составе передовых государств в части внедрения беспилотных технологий. В мировых лидерах в этом вопросе Нидерланды, Сингапур, Норвегия и США. Но и мы не на последних местах в рейтингах.

По словам Кирилла Жайнадарова, беспилотные технологии на начальном этапе будут более востребованы в сегменте грузоперевозок. Грузовые коридоры – это реальность уже в ближайшее время, автоматизация логистических узлов – уже сегодняшний день.

«Перевозки пассажиров – горизонт ближайших пяти лет, хотя в условиях текущей пандемии данный сервис приобретает особенную актуальность и востребованность», – подчеркивает эксперт.

Иными словами, через пять лет, по прогнозам, должны появиться первые беспилотные такси.

Впрочем, как объясняют эксперты, на первых порах они будут действовать только на закрытых специализированных территориях, таких, как Сколково.

Инновационный центр «Сколково» – лаборатория городов будущего, площадка, где на практике внедряются самые современные технологии из всех областей развития и функционирования современной городской среды, в том числе в области транспорта и транспортной инфраструктуры. Многие проекты резидентов Фонда «Сколково» направлены на развитие беспилотного транспорта и компонентов к нему.

В части нормативно-правовой базы Фонд «Сколково» активно участвует в деятельности рабочей группы «Автонет» НТИ.

Сейчас рабочей группой «Автонет» НТИ подготовлен план мероприятий, направленных на тестирование и поэтапный ввод в эксплуатацию на дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств без присутствия инженера-испытателя в салоне транспортного средства.

Теперь, когда у машины появились свои глаза, она может самостоятельно задаться вопросом: тварь я дрожащая или право на обгон имею?

Москва ближайшего будущего детально описана в книге Влада Лукрина «Машина, сгоревшая от любви». Примета времени – фантастические романы стремительно перестают быть фантастикой. У литературы появляется новая миссия: научить человека жить в эпоху фантастических технологий. Инженеры изобретают машины, а литераторы – нового человека.

В городе будущего нет пробок, движением управляют интеллектуальные системы. Салон авто превращается в комнату отдыха, обустроенную по вкусу пассажира. Размещайся как удобно: сидя, лежа, полулежа. Хочешь, смотри кино, хочешь, спи. Мини-бар становится ключевой деталью автомобиля.

Но как же невыразимо скучно изо дня в день ездить тушкой в салоне неспешного робомобиля. Иногда так хочется отключить кулаком робота и лично ударить по газам...

Прямая речь

Готовы ли наши водители переквалифицироваться в пассажиров?

Кирилл Жайнадаров, заместитель руководителя департамента ЖКХ, транспорта и благоустройства Фонда «Сколково» по вопросам транспорта:

– В настоящее время россияне относятся к технологии с интересом, но с определенной долей скептицизма. Покупать машины готовы, но отдавать машине право принимать решение – нет. Скорее для пользователей сейчас актуальны системы помощи водителю (ADAS) – контроль полосы движения, распознавание знаков, экстренное торможение перед препятствиями и прочее.

<https://rg.ru/2020/10/06/chez-piat-let-passazhirov-v-taksi-nachnut-vozt-bes-pilotnye-avtomobili.html>

### **КОММЕРСАНТЪ FM; ВЛАДИМИР СОКОЛОВ; 2020.06.10; ТАНЗАНИЯ СТАНЕТ БЛИЖЕ; СМОГУТ ЛИ ПРЯМЫЕ ПЕРЕЛЕТЫ ПОДОГРЕТЬ ИНТЕРЕС К ЭТОЙ АФРИКАНСКОЙ СТРАНЕ**

Россияне смогут долететь до Танзании без пересадок. Разрешение на прямые перелеты получила авиакомпания Utair, говорится на сайте **Росавиации**. Перевозить пассажиров в этом направлении компания сможет трижды в неделю. Но ни расписания, ни цен на билеты на сайте перевозчика пока нет. Полеты в Танзанию были открыты еще 1 августа, наравне с Великобританией и Турцией. Но права на осуществление прямых рейсов в эту страну за два месяца не получила ни одна российская компания.

Зато россияне, которые после карантина хотели полететь хоть куда-нибудь, охотно покупали билеты с пересадками, рассказал “Ъ FM” пиар-директор Aviasales Янис Дзенис. Появление прямых рейсов, вероятно, снова подогреет интерес российских туристов к Танзании.

«Танзанию и в мирное время нельзя было назвать очень популярной страной для отдыха, потому что все-таки это слишком далеко и довольно дорого. Улететь в Танзанию можно со стыковками в Стамбуле, например, или в Дубае. Регулярные рейсы вновь открыты, стыковочные хабы работают, все более или менее хорошо, билет туда и обратно можно найти в пределах 50-60 тыс. руб. Именно поэтому в тот момент, когда Танзанию разрешили и количество поисков по этому направлению увеличилось в десятки раз, было так много ажиотажа вокруг самой идеи возможности поехать в Танзанию. С тех пор многое изменилось, и много других стран открылись, поэтому сейчас про Танзанию особо

путешественники не вспоминают. То есть, конечно, какие-то поиски на Aviasales мы фиксируем, но это не то, что стоит обсуждать.

Очень может быть, что открытие какого-то прямого сообщения станет неплохой альтернативой Таиланду этой зимой, потому что страна пока не открыта для туристов, а отдыхать зимой в лете все равно хочется», – отметил Янис Дзенис.

Utair – первая и единственная российская компания, которая захотела совершать регулярные рейсы в Танзанию. До пандемии туда отправляли лишь чартеры. Организация регулярных перелетов – весьма смелый шаг со стороны Utair, загружать широкофюзеляжные самолеты трижды в неделю будет непросто, считает вице-президент Российского союза туриндустрии Юрий Барзыкин: «Прямой рейс всегда лучше стыковочного. Доступность улучшится, стоимость уменьшится. Ряд операторов с этим направлением связывали свои осенне-зимние планы. Хотя надо понимать, все равно Танзания – продукт все-таки не массовый.

Предыдущий опыт по Африке был очень различен, но массово не получалось даже на более продвинутых направлениях, таких как Кения, Сенегал, Марокко.

Непростое направление: это и длительное время в полете, и специфика отдыха. На это нужно сгенерировать усилия не одного оператора. Учитывая специфику в целом Африки, лучше организованно туда въезжать. Трансфер понятный, размещение понятное, риски тогда минимизируются. Хотя кто-то, конечно, отправится туда и самостоятельно».

Эксперты отмечают, что кроме дальности и дороговизны, от Танзании туристов отталкивает слабо развитая инфраструктура и низкий уровень гостиничного сервиса. За прошлый год страну посетило менее 6,5 тыс. россиян. В то время как, например, на отдыхе в Турции побывали почти 7 млн человек из России.

<https://www.kommersant.ru/doc/4520396>

### **ГУДОК; КСЕНИЯ ПОТАЕВА; 2020.06.10; КОНТЕЙНЕРЫ ЖДУТ УЛОВА; ОАО «РЖД» НАРАСТИЛО ПОГРУЗКУ РЫБЫ НА ВНУТРЕННИЙ РЫНОК**

В конце сентября в ходе встречи с избранными главами субъектов РФ президент России **Владимир Путин** поручил увеличить перевозку рыбной продукции с Дальнего Востока в центральную часть России. При этом глава государства призвал активнее использовать для перевозки рыбной продукции не только Северный морской путь, но и железнодорожный транспорт. Погрузка рыбной продукции на сети ОАО «РЖД» в течение всего года остаётся стабильной, в том числе за счёт предоставления услуги по формированию ускоренных рефрижераторных поездов.

По оперативным данным ОАО «РЖД», за январь – сентябрь 2020 года со станций Дальневосточной железной дороги (филиал РЖД) отправлено 372,2 тыс. тонн рыбной продукции, что на 2% больше, чем за аналогичный период прошлого года.

Основной объём рыбной продукции в сентябре 2020 года был адресован грузополучателям Москвы – 36,8 тыс. тонн, Новосибирска – 8,2 тыс. тонн, Санкт-Петербурга – 2 тыс. тонн.

Директор Группы ООО «Агентство рефперевозок» Ильдус Халиков отметил, что с августа основной рост погрузки произошёл на фоне сезонного фактора – началась путина, и это продлится примерно до октября-ноября.

По мнению директора ООО «Таскор-21» Виталия Момота, основной причиной роста погрузки рыбной продукции в течение года стало закрытие портов Китая, Японии, Вьетнама, Кореи и других стран из-за пандемии коронавирусной инфекции. «В 2020 году начиная с января во Владивостоке под погрузкой стоит месячная норма подвижного состава (контейнеров, термосов и рефсекций). И если обычно рыбаки не успевают обеспечивать рыбой Российскую Федерацию в связи с тем, что продукция уходит за рубеж, то в этом году практически все операторы фиксируют рост погрузки внутри страны», – отметил он.

По данным Росрыболовства (Федеральное агентство по рыболовству России) на 27 сентября, по сравнению с аналогичным периодом прошлого года в Дальневосточном бассейне минтая выловлено больше на 16%.

Президент Ассоциации организаций продуктового сектора (АСОРПС) Михаил Синёв отметил, что эту рыбу на внутренний рынок и отдали больше, чуть меньше поступило сельди и тресковых.

«Если в прошлом году операторы перевезли большой объём красной рыбы, то в 2020-м показатели могут оказаться ниже – выловлено примерно 50% от объёма 2019 года. В этом году в «красную» путину операторы не смогли выйти на плановые показатели перевозок, а это означает, что они недополучат планируемую прибыль. Операторы в данный момент работают на грани окупаемости, а некоторые и себе в убыток», – отметил он.

Михаил Синёв считает, что для решения этой проблемы с рыбаками нужно договариваться о более ровных круглогодичных ценах, так как в низкий сезон стоимость перевозки дешевле, чем в высокий. Также должна быть поддержка со стороны государства. «Необходимо снижать железнодорожный тариф – по данному вопросу АСОРПС неоднократно обращалась в РЖД, Минтранс, Минэкономразвития, ФАС (Федеральная антимонопольная служба РФ. – Ред.), но пока безрезультатно», – отметил он.

Одна из основных проблем, которые не позволяют увеличить рост перевозок рыбной продукции по железной дороге, это отсутствие обеспечения необходимых температурных условий перевозок скоропортящихся грузов по железной дороге. Так, в июне 2020 года не менее 30% скоропортящихся грузов перевозились без таких условий.

Парк изотермических вагонов и термических контейнеров сегодня состоит из примерно 11 тыс. единиц. При этом более 80% парка рефрижераторных вагонов и вагонов-термосов выработало срок службы ещё к 2017 году и должно было покинуть пути общего пользования. Однако заменить их было нечем, и тогда продлили сроки эксплуатации вагонов-термосов до 2025 года.

По подсчётам АО «НИИАС», чтобы обеспечить перевозку железнодорожным транспортом всего нынешнего объёма скоропортящегося груза, включая те 30%, перевозимых сейчас с нарушениями, понадобятся дополнительно до 2 тыс. новых АРВ (автономных рефрижераторных вагонов) и вагонов-термосов.

Для решения этой проблемы вагоностроители предпринимают попытки предложить рынку потенциально востребованные решения. К примеру, в настоящее время производство АРВ осваивает АО «НПК «Уралвагонзавод» по заказу ООО «Русские рефрижераторы». Концепция нового АРВ – уход от людских технологий за счёт внедрения умного вагона, а также обеспечение работы АРВ на всём пути следования за счёт подготовки в пункте погрузки.

Однако новые разработки пока не востребованы рынком. Отсутствие интереса со стороны грузоотправителей и операторов вызвано не только высокой стоимостью вагонов – спросу не даёт подняться действующая система регулирования (правила перевозок) на железнодорожном транспорте, которая, по сути, скопирована с автомобильного. Вместо усиления контроля за качеством социально значимых грузов в нынешней системе регулирования отсутствует реальный контроль за соблюдением температурных условий перевозимых грузов. Теперь грузоотправитель, например, решает, возить ему замороженную рыбу в рефрижераторных вагонах или возить её в режиме «термос».

По мнению участников перевозочного процесса, единственным фактором, влияющим на выбор грузоотправителя в нынешних условиях, является стоимость перевозки, которая существенно ниже в неспециализированных крытых вагонах и универсальных контейнерах. Чтобы решить эту проблему, необходимо ужесточить требования к перевозкам скоропортящихся грузов, причём как на железнодорожном, так и автомобильном транспорте.

Кроме того, необходимо снова поднимать вопрос о выравнивании тарифов на универсальные и рефрижераторные контейнеры. «На сегодняшний день перевозка одного универсального контейнера с Дальнего Востока до Москвы стоит 70 тыс. руб., а рефрижераторного – 200 тыс. руб.», – пояснил Виталий Момот.

По мнению Михаила Синёва, у рефов есть большой потенциал развития, но реализовать его возможно только при изменении тарифной политики. «Снижение тарифов дало бы импульс рефконтейнерным перевозкам, позволило бы операторам контейнеров более смело инвестировать в обновление парка и расширять географию сервисов», – резюмировал он.

Несмотря на существующие проблемы ОАО «РЖД» предпринимает различные технические и технологические меры, которые позволяют своевременно перевозить рыбу для обеспечения населения с Дальнего Востока в центральную часть страны. К примеру, холдинг предоставляет услугу по формированию ускоренных рефрижераторных поездов, которые следуют по специализированному расписанию в рамках проекта «Грузовой экспресс». В нормативном графике движения поездов предусмотрено 5 ниток для составов со скоропортящимися грузами. Маршрутная скорость в отдельных случаях достигает 1200 км/сут., время в пути следования до станций Свердловской железной дороги составляет менее 6 суток, до станций Московской железной дороги – не более 8 суток. За продвижением вагонопотоков с рыбной продукцией установлен диспетчерский контроль. Расписания рефрижераторных поездов разработаны в соответствии с потребностями грузоотправителей и временными параметрами, необходимыми для производства технологических операций. Кроме того, реализована возможность включения крупнотоннажных рефрижераторных контейнеров в состав контейнерных поездов.

<https://gudok.ru/newspaper/?ID=1537873>

### **ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2020.06.10; НАДЁЖНАЯ ОПОРА; ПОБЕДИТЕЛИ КОНКУРСА «ЛИДЕРЫ РОССИИ» СТАНОВЯТСЯ НАСТАВНИКАМИ ДЛЯ НАЧИНАЮЩИХ УПРАВЛЕНЦЕВ**

В сентябре начался очередной набор участников в программу «Наставничество», которую реализует клуб «Эльбрус» (сообщество победителей Всероссийского конкурса «Лидеры России»). Опытные управленцы помогут участникам проектов АНО «Россия – страна возможностей» развить лидерские навыки и профессиональные качества. В числе наставников программы – начальник службы экономики и финансов Южно-Уральской железной дороги Виктор Гневашев.

Программа «Наставничество» реализуется клубом «Эльбрус» с 2018 года с целью быстрого профессионального и личностного роста участников проектов, входящих в платформу «Россия – страна возможностей». Платформа объединяет более 20 различных мероприятий.

«Победители конкурса «Лидеры России» сами работают с наставниками – министрами, главами субъектов страны, ректорами крупных вузов, бизнесменами. Эту технологию мы используем в проекте «Наставничество»: «Лидеры России», получив ценный опыт от своих наставников, передают его победителям проектов платформы «Россия – страна возможностей», юным управленцам, – рассказала на недавней сессии программы «Наставничество» председатель клуба «Эльбрус», директор Департамента кадровой политики и развития персонала Министерства экономического развития РФ Татьяна Дьяконова. – Очень ценно найти своего наставника, человека, который поддержит и направит в трудной ситуации, даст возможность научиться новому и не совершать пройденных им ошибок».

В прошлом сезоне проекта было 107 наставнических пар.

Победители конкурса «Лидеры России» стали наставниками для участников Молодёжного кубка по менеджменту «Управляй!», студенческой олимпиады «Я – профессионал», Всероссийского конкурса «Доброволец России», конкурса «Моя страна – моя Россия». В числе наставников программы – начальник службы экономики и финансов Южно-Уральской железной дороги Виктор Гневашев, победивший во втором сезоне «Лидеров России».

«Я участвую в этой программе, так как считаю, что могу быть полезен молодым лидерам в их развитии, могу помочь им быстрее сформулировать перед собой профессиональные цели и добиться их. По себе знаю, какую пользу может принести наличие наставника, – рассказал «Гудку» Виктор Гневашев. – Моим наставником является **министр транспорта РФ Евгений Иванович Дитрих**, а я работаю со студентом Курганского государственного университета участником кубка «Управляй!» Романом Дубровиным».

Некоторые выпускники программы уже пошли по стопам своих наставников, попробовав себя в конкурсе «Лидеры России – 2020». Так, например, победитель кубка «Управляй!» Дмитрий Фёдоров под руководством своего наставника – победителя первого сезона конкурса управленцев Сергея Мордасова – стал финалистом «Лидеров России».

«Многие участники программы уже достигли определённых успехов – устроились на желаемую работу, продвинулись по карьерной лестнице, реализовали проекты и другие инициативы», – подчеркнула менеджер программы «Наставничество» Мария Мирова.

Отбор участников в новый сезон программы «Наставничество» начался в сентябре этого года и ориентировочно продлится до конца октября. Планируется набрать 100 слушателей из числа участников проектов АНО «Россия – страна возможностей».

На этот раз их наставниками выступят не только победители конкурса «Лидеры России», но и ещё двух проектов президентской платформы – «Цифровой прорыв» и «Учитель будущего». Первая установочная сессия для участников программы запланирована на 28 ноября. Формат мероприятий будет зависеть от эпидемиологической ситуации в стране.

Работа наставника и подопечного продлится год. В течение этого времени пары будут встречаться очно или в режиме онлайн. На таких встречах они обсудят планы по дальнейшему развитию начинающих управленцев, составят списки целей. Менторы помогут младшим коллегам в реализации их профессиональных инициатив и в подготовке их к участию в других проектах.

<https://gudok.ru/newspaper/?ID=1537875>

### **ВЕСТИ; АРТУР МУСТАЕВ; 2020.05.10; ГРОЗНОМУ – 202: РАМЗАН КАДЫРОВ ОТКРЫЛ НОВУЮ ГОРОДСКУЮ ДОРОГУ. ВЕСТИ В 20:00**

Столица Чеченской республики отмечает день рождения. Грозному исполнилось 202 года. К празднику город воинской славы получил впечатляющие подарки – грандиозную арку, два обновленных моста и целый жилой микрорайон. А новую городскую дорогу открыл лично глава Чечни Рамзан Кадыров, проехав на раритетной «Волге».

<https://www.vesti.ru/video/2228692>

### **ВЕСТИ; АЛЕКСЕЙ КАРЕВ; 2020.06.10; ИДЕАЛЬНОЕ ПОКРЫТИЕ И СОВРЕМЕННЫЙ ДИЗАЙН: В САРАТОВЕ ПОСЛЕ РЕМОНТА ОТКРЫТ ТРОФИМОВСКИЙ МОСТ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»**

Крупный строительный проект завершён в Саратове. После капитального ремонта открыли для движения Трофимовский мост. Он получил современное покрытие и удобные подъездные пути.

<https://www.vesti.ru/video/2228787>

<https://www.vesti.ru/article/2467979>

### **ВЕСТИ; ЛЕЙЛА АЛНАЗАРОВА; 2020.06.10; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ ПОЛУЧИЛИ ДОПУСК НА РЕГУЛЯРНЫЕ ПОЛЕТЫ В 24 СТРАНЫ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»**

**Росавиация** заново приоткрывает мир для отечественных авиакомпаний. Федеральная служба выдала им допуски почти на 170 международных маршрутов. Впрочем, это вовсе не означает скорого возобновления полетов.

<https://www.vesti.ru/video/2228814>

<https://www.vesti.ru/video/2228775>

### **ТАСС; 2020.06.10; В УДАЛЕННЫХ РАЙОНАХ ЧУКОТКИ РЕКОНСТРУИРУЮТ СЕМЬ АЭРОПОРТОВЫХ КОМПЛЕКСОВ К 2024 ГОДУ**

Семь аэропортовых комплексов реконструируют до 2024 года в удаленных от Анадыря районах Чукотки. Проекты по их модернизации вошли в национальную программу развития Дальневосточного федерального округа (ДФО), сообщил во вторник ТАСС начальник управления транспорта, связи и дорожного хозяйства департамента промышленной политики Чукотского автономного округа Олег Рябко.

До большинства районов Чукотки можно добраться только по воздуху. Из-за отдаленности, старых взлетно-посадочных полос и частой непогоды возникают сложности с доставкой корреспонденции, медикаментов и продуктов.

«Наши аэродромы в удаленных населенных пунктах морально и технически устаревают, поэтому в рамках государственной программы РФ «Развитие транспортной системы и комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года» за счет средств федерального бюджета предусмотрена реконструкция семи аэропортов. Они находятся в Певеке, Бухте Провидения, Лаврентии, Марково, Беринговском, Заливе Креста, Кепервееме. Планируется привести в порядок взлетно-посадочные полосы, установить радиотехническое и метеорологическое оборудование, построить аварийно-спасательные станции и складские здания», – сказал Рябко.

Он добавил, что на более поздний период по этой же госпрограмме запланирована реконструкция аэропортов в Анадыре и Омолоне. Всего на эти цели из федерального бюджета будет выделено почти 20 млрд рублей, однако, в правительстве округа не исключают, что включение этих проектов в национальную программу развития макрорегиона позволит увеличить финансирование. С введением в эксплуатацию реконструированных аэропортов предполагается в том числе увеличить количество выполняемых в регионе маршрутов.

**Президент РФ Владимир Путин** ранее поручил решить вопросы повышения транспортной доступности Дальнего Востока. В ноябре 2019 года **вице-премьер** – полномочный представитель **президента РФ** в ДФО Юрий Трутнев поддержал проект реконструкции аэропортов в макрорегионе. В **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** до 2024 года входят 40 аэропортов Дальнего Востока.

Национальная программа социально-экономического развития Дальнего Востока разработана по поручению главы государства. Текст документа в конце сентября утвердил **председатель правительства РФ Михаил Мишустин**.

<https://tass.ru/ekonomika/9636085>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТИМУР АЛИМОВ, КОНСТАНТИН БАХАРЕВ, АННА СКРИПКА; 2020.07.10; В РОССИЙСКИХ ГОРОДАХ ПОЯВИЛИСЬ «УМНЫЕ» АВТОБУСЫ**

В российских городах появились «умные» автобусы. Они не позволяют водителям курить, разговаривать по мобильнику и вообще быть рассеянными. Система «Антисон» реагирует

даже на усталое выражение лица водителя. И тут же – бьет тревогу. А в троллейбусах появились usb-порты для зарядки смартфонов. Общественный транспорт двенадцати регионов обновится современными, удобными, экономичными автобусами и троллейбусами. Это предусмотрено национальным проектом «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». Процесс уже идет. Корреспонденты «Российской газеты» проехали в этих чудо-автобусах.

Автобус не даст курить за рулем

В Белгороде 58 новых автобусов ЛиАЗ на газомоторном топливе выедут на самые оживленные маршруты города. Позже к ним присоединятся еще 17 машин – такого же небесно-синего цвета, как и большинство автобусов в Белгороде. Они были куплены в рамках федеральной программы, по условиям которой регионы получают скидку в 60 процентов на лизинговую стоимость каждой машины.

На своих предшественников – а в Белгороде теперь нет общественного транспорта старше десяти лет – эти машины похожи лишь внешне. Главное отличие – оборудование, которым оснащена новая техника.

Генеральный директор Единой транспортной компании Александр Васильченко отмечает, что для этих автобусов были заказаны кондиционеры. «Мы успели это сделать, – говорит он. – Слышим много жалоб на климат в салонах, учитываем пожелания пассажиров. Со временем мы и другие автобусы оснастим кондиционерами».

Помимо этого, новые машины выедут на линии с работающей системой «Антисон». Она представляет собой «умную» камеру, способную реагировать не только на усталое выражение лица водителя, но и на его курение, резкие движение за рулем, разговор по мобильному телефону. Сказать о том, что всем сотрудникам это по душе, нельзя. Тотальный контроль на рабочем месте мало кому нравится. Теперь, когда сигнал о том же курении будет сразу поступать руководству компании-перевозчика, от водителей потребуется стать образцом дисциплины. Александр Васильченко уточняет: за нарушения сотрудников будут наказывать.

Руководство компании будет следить и за тем, как близко водитель автобуса подъезжает к платформе остановки. Мамы с колясками, маломобильные пассажиры жалуются: приходится «прыгать» с бордюра в салон.

«Мы понимаем, что это проблема, – отмечает Васильченко. – И уже проводим инструктаж и обучение водителей. По нормативу, от бордюра до автобуса должно быть не менее 20 и не более 40 сантиметров. Но не каждый водитель имеет такое мастерство, чтобы остановиться близко, но не коснуться платформы».

Если в Белгороде пассажирам только предстоит оценить новые автобусы ЛиАЗ, то в Перми они вышли на городские маршруты еще летом. Пермь сразу заметили отличия от прежних машин. Заходить и выходить из них гораздо удобнее, не надо карабкаться по ступенькам.

И не зря транспортники в Белгороде так старались, чтобы автобусы были оснащены кондиционерами. Пермь подтвердит: в это очень жаркое лето они спасли ситуацию. В салонах было прохладно. Очень удобная навигация – бегущая строка впереди с указанием маршрута, также в салоне можно узнать, какие остановки будут, кроме этого, информация дублируется автоинформатором.

– Мне бросилось в глаза, что водители все в белых рубашках, пристегнутые ремнями, – говорит Надежда Плюснина, жительница Перми. – Заходить удобно, три двери, водитель открывает сразу все, а не как раньше, одну откроют и все, беги к ней. Еще и оплата карточкой, тоже хорошо, не надо с мелочью возиться, да и платить так получается меньше на два рубля.

В новых автобусах очень комфортно. Как в салоне, так и в кабине водителя. Они оборудованы всем необходимым. В процессе работы нет различных неприятных запахов, связанных с работой транспорта.

«Например, нет копоты, так как автобусы работают на метане, – говорит Рафаэль Хисматуллин, водитель нового автобуса. – Кроме того, недавно ввели систему контроля за состоянием водителя, что позволяет снизить количество ДТП».

Средний возраст пермского автобуса с первого июня этого года сократился с 12 до 4 лет. Также обновляются они и в крае. В этом году закуплено 42 автобуса малого класса на базе Газель NEXT, их стоимость составила 93,6 миллиона рублей. Они поступили на службу в 14 городов и районов.

Появились в городах и низкопольные троллейбусы – «Адмиралы». Раньше их можно было увидеть только в Санкт-Петербурге, теперь они будут курсировать по улицам Омска и Иваново. В городе невест пассажиры уже успели поехать на первых таких машинах.

Они понравились и студентам, и пожилым горожанам. Первым – из-за наличия usb-портов для зарядки смартфонов, вторым – благодаря возможности объезжать любые препятствия. Автономный ход у новых машин достигает 400 метров. Пока Иваново получил лишь пять «Адмиралов», поставка еще 26 машин ожидается в рамках федеральной программы «Безопасные и качественные дороги».

Именно безопасности разработчики новых троллейбусов уделили особое внимание. Его салон не закрывается, если для этого есть хоть какая-то помеха, например, пассажир стоит слишком близко к выходу. А пока двери открыты, машина не тронется с места. Однако водителям и менеджерам компании-перевозчика нравится другое: «Адмиралам» нужно почти на треть меньше электроэнергии, чем их предшественникам, а кабина оснащена системой контроля за самочувствием водителя.

«Троллейбус «Адмирал» вместимостью 96 пассажиров – новинка 2020 года, в настоящее время это самая современная модификация на российском рынке. Машина на 80 процентов состоит из комплектующих отечественного производства», – сообщает официальный сайт администрации городского округа Иваново.

В сентябре в Казань прибыли 23 новых автобуса «Нефаз» большой вместимости. Все они работают на экологичном газомоторном топливе. Это первая партия городского транспорта, приобретенного в 2020 году в рамках федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**».

Новые автобусы уже окрашены в соответствии с единой стилистикой общественного транспорта Казани. Кроме того, многие элементы кузова выполнены с применением композитных материалов, что обеспечивает их высокую защиту от коррозии. Отличается транспорт и более комфортными салонами. Рассчитанный на 108 пассажиров автобус имеет 28 посадочных мест, восемь из которых предназначены для маломобильной категории граждан, что обозначено специальными символами. В салоне обустроены крепления для инвалидной коляски с дополнительным поручнем, а также место для собаки-поводыря.

Попасть в автобус пассажиры с ограниченными возможностями могут с помощью специальной откидной аппарели у средней двери, здесь же есть кнопка для связи с водителем. Новые машины низкопольные, тем не менее оборудованы системой принудительного наклона кузова. Все автобусы оснащены камерами видеонаблюдения. Стоимость одного автобуса 12,5 миллиона рублей. Поставляются они с 60-процентной скидкой по договору лизинга с ПАО «Государственная лизинговая компания». Как отметил глава комитета по транспорту исполкома Казани Айдар Абдулхаков, приобретает техника за счет субсидий из федерального и республиканского бюджетов.

Как рассказал корреспонденту «РГ» председатель Ассоциации автотранспортных предприятий РТ Сергей Темляков, у перевозчиков Казани уже есть опыт эксплуатации «Нефазов», впервые они были закуплены еще в 2007 году. И хорошо себя зарекомендовали – удобны для водителей, комфортны для пассажиров.

По словам водителя Тагира Зайнуллина, управлять новым автобусом вполне комфортно. Автоматическая коробка передач и модернизированная подвеска обеспечивают плавность хода, а навигатор и система видеонаблюдения являются хорошим дополнением.

До конца года в Казань придет еще одна партия из 30 автобусов. В следующем году городские власти планируют обновить в рамках **нацпроекта** 92 автобуса и 28 троллейбусов.

<https://rg.ru/2020/10/07/reg-cfo/v-rossijskih-gorodah-poiavilis-umnye-avtobusy.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮРИЙ ПРОКОПЬЕВ; 2020.06.10; В НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА СДАЛИ ВАЖНЫЙ ДОРОЖНЫЙ ОБЪЕКТ**

В Новосибирской области после реконструкции сдан в эксплуатацию автомобильный подъезд к городу Чулыму, включенный в национальный проект «БКАД».

В минтрансе региона сообщили, что протяженность отремонтированного участка составляет 3,3 километра, стоимость всех выполненных работ – более 70 миллионов рублей.

6 октября приемочная комиссия во главе с заместителем министра транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области Сергеем Ставицким проверила качество ремонта. По словам замминистра, по этой дороге проходит до 80 процентов трафика легкового и грузового транспорта в Чулымском районе Новосибирской области, завозится основной объем товаров первой необходимости. Кроме того, теперь транспорт может въезжать и выезжать из Чулыма, минуя железнодорожный переезд.

Реализацию **национального проекта «Безопасные и качественные дороги»** прокомментировал губернатор Новосибирской области Андрей Травников. Он подчеркнул, что проекты, которые реализуются в регионе с привлечением федеральных средств, находятся на особом контроле.

– В этом году в рамках БКД 2.0 мы приведем в нормативное состояние почти двести километров автомобильных дорог. Хорошие дороги в районах области – необходимое условие развития региона с большой территорией, с протяженной дорожной сетью. Федеральный центр серьезно помогает нам в развитии этой сети: ведь **нацпроект** позволяет приводить в нормативное состояние дороги не только столичной – новосибирской – агломерации, но и районов области. Только в этом году в рамках проекта «Дорожная сеть» предусмотрено выделение семи миллиардов рублей, из них четыре – из федерального бюджета. Именно поэтому особенно важно все работы по приведению наших дорог в нормативное состояние выполнять с высоким качеством, со строгим соблюдением обозначенных сроков: чтобы и в дальнейшем регион мог рассчитывать на выделение средств, – отметил Андрей Травников.

<https://rg.ru/2020/10/06/reg-sibfo/v-novosibirskoj-oblasti-v-ramkah-nacproekta-sdali-vazhnyj-dorozhnyj-obekt.html>

<https://www.nsktv.ru/news/obshchestvo/sdali-krupneyshiy-dorozhnyy-obekt-v-chulyme-novosibirskoy-oblasti/>

### **ТАСС; 2020.06.10; ОМСК ПОЛУЧИТ 358 МЛН НА ЗАКУПКУ ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ ПАРТИИ ТРОЛЛЕЙБУСОВ**

Мэрия Омска получит из федерального бюджета дополнительные 358 млн рублей на покупку еще 29 современных троллейбусов по **нацпроекту**, сообщила во вторник **пресс-служба** администрации города.

Обновление и расширение троллейбусного парка города позволит снизить загрязненность воздуха в городе, одним из значимых источников которой является автомобильный транспорт. Согласно майскому указу **президента РФ**, Омск обязан к 2024 году снизить выбросы в атмосферу на 22,5%.

«Вторую заявку мэрии Омска на участие в федеральном проекте «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» одобрили. <...> Омск <...> получит федеральное софинансирование в размере 358 млн рублей на покупку 29 современных низкопольных троллейбусов», – говорится в сообщении.

Ранее город уже закупил по национальному проекту 33 современных троллейбуса «Адмирал», что позволило почти на 25% обновить изношенный троллейбусный парк города. Из них уже доставлены в город и вышли на маршруты 14 троллейбусов. «Оставшиеся 19 доставят в наш город до конца ноября», – цитируются в сообщении слова директора департамента транспорта города Александра Вялкова. Конкурсные процедуры по закупке дополнительных 29 троллейбусов начнут в ближайшее время.

### **ТАСС; 2020.06.10; ЗЕМЛЯНЫЕ РАБОТЫ НАЧАЛИСЬ НА САМОМ СЛОЖНОМ УЧАСТКЕ ОБХОДА АКСАЯ НА ТРАССЕ М-4 «ДОН»**

Дорожники начали заготовку материала для отсыпки земляного полотна, строительство временных производственных баз и подъездов в рамках пятого этапа проекта «Обход Аксая» – нового участка автомобильной дороги М-4 «Дон», который станет частью кольцевой автодороги вокруг Ростова-на-Дону. Об этом сообщили в госкомпании «Автодор».

В рамках пятого этапа предстоит построить участок протяженностью 35,5 км с тремя транспортными развязками, восемью путепроводами и пятью мостами. Часть обхода Аксая пройдет по так называемой широкой Донской долине в поймах рек Дон, Аксай, Черкасская. Местоположение нового участка дороги предусматривает устройство насыпи земляного полотна со средней высотой до 7-8 м над существующей поверхностью. На отдельных участках высота насыпи будет достигать 18 м.

«Новый участок проходит через затопляемые пойменные территории, и строителям предстоит провести полную замену грунтов и армирование земляного полотна с устройством необходимого стабилизационного слоя на всем протяжении основного хода (19 км)», – отметили в ГК «Автодор».

Параллельно подрядчик ведет подготовку к старту работ на мостовых сооружениях, в том числе по возведению почти двухкилометрового моста через р. Дон (протяженность 1901 м). Он будет построен в девяти километрах от существующего Аксайского моста на М-4 «Дон».

Обход Аксая – новый участок трассы М-4 «Дон», который является частью строящегося Ростовского транспортного кольца – кольцевой автодороги вокруг Ростова-на-Дону. Строительство кольца общей протяженностью 110 км стартовало в 2017 году. Сегодня в стадии реализации проекты 12 автодорог, входящих в структуру формируемого кольца. В августе **вице-премьер** России **Марат Хуснуллин** дал поручение подготовить план ускорения создания Ростовского транспортного кольца.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/zemlanye-raboty-nacalis-na-samom-sloznom-uchastke-obhoda-akxaa-na-trasse-m-4-don>

### **ТАСС; 2020.06.10; РЕМОНТ 15 КМ ТРАССЫ «КАВКАЗ» НА ПОДЪЕЗДЕ К ВЛАДИКАВКАЗУ ЗАВЕРШАТ В 2021 ГОДУ**

Дорожники в Северной Осетии завершат ремонтные работы на участке трассы «Кавказ» на отрезке Беслан – Владикавказ в октябре 2021 года. Работы ведутся с опережением графика, сообщили журналистам во вторник в **пресс-службе** ФКУ Упрдор «Кавказ».

«В Северной Осетии приведут к нормативу 15 км трассы Р-217 «Кавказ» на отрезке Беслан – Владикавказ. Речь идет об участке ремонта федеральной автодороги «Кавказ» (км 0 – км 15) Алханчурт – Михайловское – примыкание к ул. Иристонской Владикавказа. <...> Согласно госконтракту, ремонт участка завершат в октябре 2021 года, дорожники выполняют работы с опережением графика», – говорится в сообщении.

Как отмечается, по заказу ФКУ Упрдор «Кавказ» работы здесь начались в мае 2020 года. На объекте отфрезеровали старое покрытие и теперь устраивают выравнивающий слой и геосетку. Покрытие дорожного полотна выполняют из 5-сантиметрового слоя щебеночно-мастичного асфальтобетона, который обеспечит его водонепроницаемость, сдвигоустойчивость и повышенную шероховатость. Кроме того, специалисты обновят покрытие на 46 съездах и путепроводе через железную дорогу. А обочины укрепят щебеночно-песчаной смесью, а откосы насыпи в местах размывов и обрушений – грунтом с уплотнением.

В рамках проекта близ селения Алханчурт отремонтируют две водопропускные трубы (5 и 7 км). «В вышеуказанных населенных пунктах заменят автопавильоны на семи автобусных остановках, устроят почти 500 м тротуаров, а в селе Михайловское отремонтируют фундаменты шумозащитных экранов. Помимо этого, заменят линии искусственного освещения: для этого установят 172 единицы оцинкованных опор высотой по 9 м с энергосберегающими светильниками», – добавили в **пресс-службе**.

В ФКУ Упрдор «Кавказ» отметили, что в целях обеспечения безопасности участников движения на отрезке заменят элементы обустройства: металлическое барьерное ограждение, дорожные знаки и сигнальные столбики. Кроме того, нанесут термопластиковую разметку, хорошо различимую как в плохую погоду, так и в ночное время.

В оперативном управлении ФКУ Упрдор «Кавказ» находится более 268 км федеральных автомобильных дорог общего пользования, проходящих по территории Республики Северная Осетия – Алания. Это трассы Р-217 «Кавказ», Р-217 «Кавказ» Подъезд к Владикавказу, А-161 Владикавказ – Нижний Ларс – граница с Грузией, А-162 Владикавказ – Алагир, А-163 Подъездная от Р-217 к аэропорту Владикавказа и А-164 Транскам. Более 85% из них соответствуют нормативу.

<https://tass.ru/v-strane/9641667>

### **ТАСС; 2020.06.10; БОЛЕЕ 50% ФЕДЕРАЛЬНЫХ ДОРОГ В КРАСНОДАРСКОМ КРАЕ НЕ ОТВЕЧАЮТ ИНТЕНСИВНОСТИ ТРАФИКА**

Более 50% федеральных дорог в Краснодарском крае, основном курортном регионе России, не отвечают интенсивности транспортных потоков в разгар туристического сезона. Об этом ТАСС сообщила начальник отдела пропаганды УГИБДД ГУ МВД России по Краснодарскому краю Ирина Заватская.

«В условиях значительного увеличения на автодорогах края транспортных потоков, особенно в курортный сезон, создаются предпосылки для образования транспортных задержек и заторовых ситуаций. Существующие двух- и трехполосные автомобильные дороги проектировались из расчета интенсивности движения от двух до шести тысяч единиц в сутки. Фактически на основных направлениях, ведущих на Черноморское побережье, интенсивность движения достигает 40-50 тысяч автомобилей в сутки. Федеральные дороги первой категории (четыре полосы и более, ширина полосы 3,75 м, – прим. ТАСС) составляют 17%», – сообщили в ведомстве.

Заватская уточнила, что ширина проезжей части более 50% федеральных дорог не отвечает интенсивности транспортных потоков. По ее словам, наиболее загруженными в прошедший летний сезон стали участки дорог, ведущих в направлении Сочи и Новороссийска. В первую очередь это трехполосные участки автодороги М-4 «Дон» от города Горячий Ключ до поселка Джубга, автодорога федерального значения А-147 Джубга – Сочи – граница с Республикой Абхазия от поселка Джубга до Туапсе, а также в границах Лазаревского района Сочи.

По данным ведомства, основным маршрутом движения транзитного транспорта стало направление к Керченской переправе и в Республику Крым со стороны Ростовской области, кратчайший маршрут проходит по дорогам регионального значения, включает в

основном двух- и трехполосные участки, при этом следует через густонаселенные пункты, имеет пересечения с железными дорогами в одном уровне. «Протяженность маршрута от границы с Ростовской областью до транспортного перехода составляет более 400 км, из них протяженность дорог I категории составляет порядка 80 км или 19% от общей протяженности маршрута. В курортный сезон на этих участках наблюдался колонный тип движения со скоростью, не превышающей 20 км/ч. Ожидать кардинального улучшения ситуации с заторами в направлении Республики Крым можно после завершения реализации имеющихся проектных решений по строительству нового направления автодороги федерального значения на участке от Краснодара через Темрюк до хутора Белого, завершения реконструкции участка федеральной дороги Новороссийск – Керчь от Анапы до подъезда к Крымскому мосту, строительства обхода Тимашевска и дальнего западного обхода Краснодара», – резюмировали в отделе по пропаганде УГИБДД ГУ МВД России по Краснодарскому краю.

О решении проблемы пробок

В Краснодарском крае начнется строительство 119-километрового участка трассы А-289, ее планируют ввести в эксплуатацию до конца 2024 года. Дорога пройдет в обход населенных пунктов и обеспечит скоростное сообщение между Кубанью и Крымским полуостровом. Работы будут проходить в рамках федерального проекта.

В прошлом году общий турпоток в крае составил порядка 17,3 млн отдыхающих, их доля в летние месяцы составила около 60% населения. За лето Кубань приняла 6,2 млн туристов. В конце сентября на заседании президиума Госсовета в Сочи **президент РФ Владимир Путин** поручил правительству проработать проекты развития автотрасс и железных дорог, которые ведут к Черноморскому побережью России, и с учетом этого скорректировать планы дорожного строительства и развития транспортной инфраструктуры. Губернатор Краснодарского края Вениамин Кондратьев пояснял, что в период пандемии, когда в России стал активно развиваться внутренний туризм, нагрузка на дорожную инфраструктуру Краснодарского края возросла в разы, вопрос пропускной способности трасс, ведущих к побережью, обострился.

<https://tass.ru/obschestvo/9635773>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.06.10; КОНСТРУКТИВНЫЕ МЕРЫ: В РОССИИ ПРИНЯЛИ ПЛАН ВОССТАНОВЛЕНИЯ ЭКОНОМИКИ**

Правительство одобрило общенациональный антикризисный план действий по восстановлению экономики, пострадавшей от пандемии. Главные цели – вернуть на должный уровень занятость и доходы населения, обеспечить рост ВВП, минимизировать безработицу, перезапустить малый и средний бизнес. Плюс – цифровизация главных отраслей и процессов. О ключевых инициативах российских властей – в материале РИА Новости.

Лучше, чем многие

Пандемия нанесла беспрецедентный удар по мировой экономике – из-за повсеместных ограничений многие сектора оказались полностью парализованы. По прогнозу Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), глобальный валовой внутренний продукт по итогам года сократится на 4,5%.

По сравнению с крупнейшими экономиками мира Россия проходит кризис с меньшими потерями. По данным ЦБ, во втором квартале ВВП снизился на восемь процентов. А у многих стран ущерб двузначный: в США – минус 32,9%, в Великобритании – 21,7%, в Евросоюзе – 14,4%.

К концу 2020-го в России ожидают четырехпроцентного падения ВВП, и на общем фоне это выглядит умеренным откатом. Дело в том, что страна накануне пандемии была с низкими инфляцией и безработицей, стабильным банковским сектором и значительными финансовыми резервами, указывают аналитики Bloomberg.

Помогли и своевременные действия властей. Правительство оперативно приняло ряд мер для поддержки бизнеса, в том числе отсрочив налоги и социальные взносы, платежи по аренде имущества и кредитам. Также ввело мораторий на проверки, продлило лицензии и разрешительные документы. Малому, среднему бизнесу и системообразующим предприятиям выдавали займы по льготным ставкам.

В октябре продлили мораторий на банкротства компаний пострадавших из-за коронавируса отраслей – до 7 января. Помимо этого, сделали доступным для организаций и индивидуальных предпринимателей такой механизм реструктуризации задолженности, как судебная рассрочка. Ее можно получить по решению арбитражного суда. «Она предусматривает изменение сроков уплаты просроченных обязательств, а также прекращение исполнительного производства по имущественным взысканиям», – говорится в документе кабинета министров.

Для населения и бизнеса

Однако, кроме оперативных решений, нужны и долгосрочные меры. В конце сентября правительство утвердило проект Общенационального плана восстановления экономики до 2024 года. В нем 500 мероприятий, и обойдется он в 6,4 триллиона рублей.

«Мы все понимаем, как распространение коронавируса повлияло на доходы граждан и на динамику развития экономики в целом. Нам нужно перезапустить позитивные процессы и продолжить движение вперед», – подчеркнул **премьер-министр Михаил Мишустин**. И добавил, что план направлен на восстановление эффективной занятости и платежеспособного спроса, поддержку индивидуального, малого и среднего предпринимательства, запуск нового инвестиционного цикла и улучшение делового климата, а также ускорение технологического развития экономики, увеличение экспорта и поддержку импортозамещения.

В плане три этапа. Причем к первому (это июнь – сентябрь 2020 года) власти приступили заранее. Как отмечал глава Минэкономразвития Максим Решетников, этот этап практически реализован. В его рамках было важно локализовать рецессию и стабилизировать ситуацию в наиболее пострадавших отраслях – промышленности, транспорте, сфере услуг, сдержать падение доходов населения, восстановить занятость и платежеспособный спрос.

Этому во многом способствовала адресная поддержка граждан – исходя из жизненной ситуации. В первую очередь речь о выплатах семьям с детьми, безработным, индивидуальным предпринимателям.

Как сообщил первый **вице-премьер Андрей Белоусов**, из бюджета на первый этап потратили четыре триллиона рублей, или 3,9% ВВП, что позволило несколько выровнять ситуацию.

Рост доходов

Второй этап стартует с октября и продлится до июня 2021 года, он ориентирован уже на восстановление. Главная задача – вернуться к росту экономики и доходов населения, которые должны достичь не менее 98% от показателей 2019 года.

Этому призвана помочь система «Социальное казначейство» – меры социальной поддержки на федеральном, региональном и муниципальном уровнях.

Это адресные денежные выплаты наиболее социально уязвимым группам, прежде всего семьям с детьми. Также в центре внимания – помощь потерявшим работу, в том числе повышение пособий по безработице до уровня МРОТ, поддержка в переобучении и переквалификации, повышение эффективности служб занятости. Еще один элемент этапа – цифровизация рынка труда: переход на удаленку, расширение режима неполной занятости и самозанятости, внедрение электронного кадрового документооборота.

Продолжится поддержка индивидуальных предпринимателей, малого, среднего бизнеса.

Предоставят льготные кредиты под два процента со списанием долга при условии сохранения занятости на 1 апреля 2021 года. Предусмотрен плавный переход с

упрощенной системы налогообложения на иные, включая «переходную». Для удобства бизнеса будет создаваться экосистема на базе единой цифровой платформы «одно окно». Предпринимателей также ждет постепенный перевод на полностью безбумажное взаимодействие с контрольными органами.

На этом этапе потребительские расходы, частные инвестиции и экспорт должны вырасти минимум на пять процентов. А ВВП – на 3,3%, чему поспособствует сокращение госрасходов по мере сворачивания антикризисных мер.

Как пояснил **вице-премьер**, «бюджетная консолидация исключает государственный спрос как фактор роста в течение ближайшего года, на самом деле – двух лет». «Это означает, что факторы частного спроса, такие как потребление, частные инвестиции, экспорт, должны расти с опережающим темпом по отношению к ВВП», – уточнил он.

Цифровизация экономики

Финальный этап, намеченный на июль – декабрь 2021-го, направлен на активный рост как экономики, так и реальных доходов населения. В этот период уже не должно быть никаких ограничений.

Как подчеркнул **Мишустин**, общенациональный план по восстановлению страны после кризиса основан на ускорении цифровизации экономики и госуправления. «Мы радикально увеличим количество доступных электронных государственных услуг, а также создадим принципиально новые меры поддержки цифрового бизнеса», – отметил премьер.

Цифровизация затронет все ключевые сферы – здравоохранение, строительство, образование. Планируется переход к принципу «Государство как цифровая платформа» – комплексное оказание госуслуг в цифровом виде без посещения ведомств и МФЦ на базе платформенных облачных решений, внедрение электронных реестров выданных разрешений и лицензий, формирование единой системы онлайн-идентификации граждан.

План будут считать выполненным, если к концу 2021-го безработица упадет ниже пяти процентов, а ВВП вырастет не менее чем на три процента. Реальная зарплата должна повышаться минимум на два процента в год, розничный товарооборот – на 2,5%, а объем платных услуг населению – на три процента. Численность малых и средних предприятий (МСП) и ИП – вернуться к уровню первого квартала 2020-го, а темпы роста оборота МСП – обогнать показатели экономики в целом.

<https://ria.ru/20201006/ekonomika-1578292303.html>

### **ТАСС; 2020.06.10; АБРАМЧЕНКО ПОРУЧИЛА ПРОРАБОТАТЬ ПОДДЕРЖКУ ПОСТАВОК УГЛЯ В ТЕХНОЛОГИЧНЫЕ ПОРТЫ**

**Вице-премьер Виктория Абрамченко** поручила **Минтрансу**, **Минприроды**, **Минфину**, **Минэкономразвития** и **ФАС** проработать и представить в правительство предложения по мерам стимулирования перевозок угольных грузов в морские порты, использующие современные технологии перевалки угля, соответствующие международным стандартам по пылеподавлению. Об этом говорится в поручении (документ есть в распоряжении ТАСС).

Ведомства должны представить свои предложения к 23 октября.

Помимо этого, до 9 октября **Минприроды**, **Росприроднадзор** и **Роспотребнадзор** должны представить информацию о достаточности правового регулирования для минимизации негативного воздействия на здоровье человека и окружающую среду при осуществлении деятельности по перевалке угля в морских портах и о необходимости принятия дополнительных правовых актов.

<https://tass.ru/ekonomika/9638355>

### **СПУТНИК ЛАТВИЯ; 2020.05.10; ХРАПАЧ ОБЪЯСНИЛ, ЧЕМ ГРОЗЯТ ЗАТОРЫ НА ГРАНИЦЕ БЕЛАРУСИ С ПРИБАЛТИКОЙ**

Ситуация на белорусско-латвийской и белорусско-литовской границах нестабильна, сообщил Государственный пограничный комитет Беларуси. По данным на утро понедельника, 5 октября, своей очереди на пересечение границ ожидали более тысячи грузовых автомобилей.

Нужно разобраться, связаны очереди на границе с политическим решением «надавить» на соседа или оказались экономическим следствием взаимодействия стран, заявил Sputnik Латвия **бывший участник общественного совета Минтранса РФ, председатель правления ассоциации «Межрегионавтотранс» Сергей Храпач.**

«Любая международная перевозка грузов опирается в паритетные взаимоотношения с сопредельными и транзитными государствами. Квоты на перевозки оформляются раз в год по соглашению между министерствами транспорта... Если мы будем знать, по какой причине грузовой транспорт не впускают в Прибалтику или не выпускают из Беларуси, тогда можно будет говорить о тенденции, складывающейся на рынке международных грузоперевозок», – отметил Храпач.

Эксперт подчеркнул, что любые изменения не способствуют стабильности грузового сообщения.

«Нарушаются логистические цепочки, что ведет к штрафам и удорожанию тарифов на перевозки. На фоне положения с коронавирусом нынешняя ситуация не окажет положительного влияния на экономику», – подчеркнул Храпач.

Как заявил президент Беларуси Александр Лукашенко сегодня на встрече с главой Государственного таможенного комитета Юрием Сенько, если Минск «возьмется» за грузовые перевозки, то логистические пункты Литвы недополучат до четверти объема транзита. Он призвал белорусских грузоотправителей пользоваться услугами национальных логистических центров, а не компаний из сопредельных государств.

<https://lv.sputniknews.ru/radio/20201005/14466657/Khrapach-zator-granitse-Belarus-Latvia-Litva.html>

### **ТАСС; 2020.06.10; НА ВОКЗАЛАХ И АЭРОПОРТАХ СТАВРОПОЛЬЯ ОРГАНИЗУЮТ ДЕЖУРСТВО ЗА ВЪЕЗЖАЮЩИМИ В РЕГИОН**

Власти Ставрополья организуют дежурство специальных групп, которые будут контролировать поток въезжающих в регион на границах, вокзалах, автостанциях и в аэропортах. Въезжающих из неблагополучных по коронавирусу территорий будут информировать о необходимости соблюдения двухнедельной самоизоляции, сообщила во вторник **пресс-служба** губернатора края.

«Прибывающие на территорию края <...> будут уведомляться под роспись о необходимости обеспечить режим двухнедельной самоизоляции. В рамках этой работы будет организовано постоянное дежурство специальных групп на постах на административной границе края, во всех аэропортах, железнодорожных вокзалах и автостанциях межрегионального сообщения», – говорится в сообщении.

За нарушение режима самоизоляции предусмотрена административная ответственность. Мера касается людей, приезжающих в регион и не зарегистрированных по месту жительства на Ставрополье. «Как отметил губернатор [Владимир Владимиров], на Ставрополье отмечен рост числа лиц, прибывающих из других территорий, в том числе с неблагоприятной эпидобстановкой. По мнению главы края, необходимым мероприятием для сдерживания инфекции остается контроль за приезжими», – отмечают в **пресс-службе.**

Обязательство не распространяется на командировочных, людей, приезжающих в санатории Ставрополья по путевкам, водителей, экспедиторов, экипажи транспортных

средств, осуществляющих межрегиональные перевозки, экипажи воздушных судов и так далее.

<https://tass.ru/v-strane/9641075>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.06.10; КРЫМ И СОЧИ СТАНУТ БЛИЖЕ; «АВТОДОР» ПОЛУЧИЛ РАЗРЕШЕНИЕ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ОБХОДА РОСТОВА-НА-ДОНУ**

Госкомпания «Автодор» получила разрешение на строительство обхода Ростова-на-Дону на трассе М-4 «Дон». Важный инфраструктурный проект, известный как «Обход Аксая», позволит сократить время в пути от Москвы до Черного моря на полтора часа.

Долгосрочное инвестиционное соглашение с подрядчиком предполагает, что обход будет платным после завершения всех работ по реконструкции и строительству.

Уже началась заготовка материала для отсыпки земляного полотна, строительство временных производственных баз и подъездов в рамках пятого этапа проекта, сообщили в госкомпании.

Общая протяженность обхода составит 65 километров. Проект реализуют поэтапно. В рамках пятого этапа предстоит построить участок протяженностью 35,5 километра с тремя транспортными развязками, восемью путепроводами и пятью мостами. В частности, в девяти километрах от существующего Аксайского моста на трассе «Дон» построят новый мост через Дон протяженностью 1,9 км.

Как отмечают в госкомпании, участок пройдет в сложных гидрогеологических условиях и при высокой насыщенности инженерными сооружениями. Часть обхода Аксая пройдет в поймах рек Дон, Аксай, Черкасская. Потребуется устроить насыпь земляного полотна со средней высотой до 7-8 метров, а на отдельных участках – до 18 метров.

Подготовка территории под строительство обхода началась еще в 2018 году с работ по оформлению земельных участков для будущего строительства. Перестраивались коммуникации, велись археологические раскопки и поиск боеприпасов военных лет. Теперь перед дорожниками стоит задача досрочно завершить строительство четырехполосного участка в 2023 году, чтобы разгрузить сеть Ростова-на-Дону и вывести транзитный трафик с существующей трассы М-4 на новый обход, где можно будет развивать скорость в 130 километров в час.

Трасса М-4 «Дон» – основа федеральной дорожной сети региона на пути с севера на юг. Действующая автодорога в районе Ростова-на-Дону давно исчерпала свою пропускную способность. В пиковые нагрузки интенсивность движения достигает 117 тысяч автомобилей в сутки при том, что трасса рассчитана на 40 тысяч автомобилей в сутки. Пуск нового участка позволит улучшить экологическую ситуацию в регионе и повысит транспортную доступность мегаполиса. Новая трасса свяжет его с девятью муниципалитетами. Транзитный транспорт пойдет без препятствий, туристам станет проще добраться на машине до моря.

<https://rg.ru/2020/10/06/na-platnoj-avtotrasse-don-postroiat-obhod-rostova-na-donu.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.06.10; РОСАВТОДОР ПЛАНИРУЕТ СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО МОСТА ЧЕРЕЗ СУРУ НА ТРАССЕ М7 В ЧУВАШИИ**

Росавтодор планирует строительство моста через реку Сура на трассе М7 «Волга» в Чувашии вместо одного из двух существующих, который находится в предаварийном состоянии.

Как говорится в сообщении Главгосэкспертизы России, проектно-сметная документация строительства моста получила положительное экспертное заключение.

В настоящее время движение по М7 через Суру осуществляется по двум мостам: обновленному двухполосному, который был введен в эксплуатацию в декабре 2012 года

(по нему идет автотранспорт из Чувашии в Нижегородскую область), и старому (из Нижегородской области в Чувашию). Последний и подлежит замене.

«По результатам предпроектного обследования общее техническое состояние мостового сооружения длиной 429,9 м было оценено как предаварийное с угрозой перехода в аварийное. В частности, в пролетных строениях выявлены дефекты, дальнейшее развитие которых может привести к внезапному разрушению опорных конструкций моста», – говорится в сообщении Главгосэкспертизы.

По данным Главгосэкспертизы, проектируемый мостовой переход длиной 2,417 км для пропуска автомобилей в одном направлении включает две полосы движения шириной по 3,75 м, а также полосы безопасности шириной по 2 м с двух сторон и служебный проход с правой стороны. Технические параметры трассы на участке мостового перехода соответствуют расчетной скорости 120 км/час и категории автомобильной дороги I Б. Общая протяженность участка строительства, включая подходы к мосту, составит 5,674 км.

Запланировано также строительство локальных очистных сооружений ливневой канализации на обоих берегах Суры, насосных станций автоматического противогололедного комплекса, комплектных трансформаторных подстанций, пункта управления обеспечения транспортной безопасности, шумозащитных экранов и иных объектов транспортной инфраструктуры.

Финансирование будет осуществляться за счет средств федерального бюджета. Застройщиком выступает структура **Росавтодора** – ФКУ «Федеральное управление автомобильных дорог Волго-Вятского региона **Федерального дорожного агентства**». Генеральный проектировщик – ООО «Инженерный центр «Мосты и тоннели».

Обновленный двухполосный мост, по которому в настоящее время идет движение автотранспорта из Чувашии в Нижегородскую область, был введен в эксплуатацию в декабре 2012 года. При этом обновление мостового перехода встречного направления станет возможным, когда весь поток транспорта в обоих направлениях будет перенаправлен на движение по построенному 8 лет назад мосту. Однако строительство эстакады к обновленному мосту началось лишь в 2018 году и по условиям контракта должно было быть завершено 31 июля 2020 года, но объект пока не введен в эксплуатацию.

### **РАДИО 1; 2020.06.10; СПОРНЫЙ ВОПРОС: АВТОЭКСПЕРТ ПОЯСНИЛ, ПОЧЕМУ ПДД НЕ СТОИТ ДЕЛАТЬ ГОСЗАКОНОМ**

Депутаты предлагают повысить статус правил дорожного движения (ПДД) и сделать их законом. В очередной раз эту идею озвучил глава комитета Госдумы по труду, социальной политике и делам ветеранов Ярослав Нилов. По его словам, правила дорожного движения имеет смысл перевести в статус федерального закона, чтобы они наиболее полно отражали требования к участникам дорожного движения и их права.

«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 всё это было на уровне федерального закона», – заявил Нилов.

Почему возникают подобные инициативы, ведь их высказывают не впервые, «Радио 1» рассказал **адвокат, автоэксперт Вадим Рождественский**.

«Инициативы возникают, чтобы данная сфера была надлежащим образом урегулирована, чтобы был понятен алгоритм внесения соответствующих изменений и поправок. Мы приняли конвенцию, и наши правила дорожного движения должны соответствовать этой конвенции. Поэтому, когда вносятся какие-то изменения в ПДД, смотрят, соответствуют ли они требованиям конвенции, либо нет. Сейчас правительство в случае необходимости принимает решение о внесении соответствующих изменений ПДД. Если же это будет

федеральным законом, то тогда процедура будет более сложной. Связанно это с тем, что должно пройти определённое количество чтений в Госдуме, потом уже поправки отправят президенту для подписи. И если будет необходимость оперативно внести какие-либо изменения, то это потребует определённого времени. Я думаю, не меньше, чем несколько месяцев, а может быть полугода. В некоторых странах ПДД возведены в ранг федерального закона. В любом случае, у нас то, что ПДД станут законом, не будет означать, что наши правила перестанут как-либо меняться, подстраиваться под действительную реальность. Они действительно будут развиваться, модернизироваться с учётом требований реальности, но принять поправки возможно будет чуть сложнее. Такие попытки возвести ПДД в ранг закона предпринимались неоднократно, но после обсуждения было принято решение пока не переводить», – сказал собеседник «Радио 1». Эксперт добавил, что некоторые спорные вопросы на дорогах в каждой стране решают по-разному:

«В конвенции урегулированы общие вопросы, связанные с движением, с условным обозначением дороги, с жестами на дорогах, со знаками и так далее. Что касается обеспечения безопасности на дорогах, то правительство каждой страны принимает свои определённые критерии, это касается и ограничений. Например, в Европе ограничение в населённых пунктах – 50 км/ч у нас по стандарту – 60 км/ч. В некоторых странах нет ограничений на загородных автострадах по скорости. Всё это решается с учётом определённых обстоятельств: возможности транспортной инфраструктуры, определённого менталитета», – пояснил Рождественский.

Он также отметил, что основной задачей депутатов в данном вопросе является представлять интересы своих избирателей:

«Если обратить внимание, у нас не все депутаты имеют то или иное образование, но существуют комитеты, профильные, в которые входят именно специалисты, обладающие теми или иными познаниями в области транспорта в том числе, и приглашаются другие специалисты и подключаются ведомства для решения вопросов, а депутаты уже транслируют инициативы от своих избирателей на соответствующих комиссиях», – резюмировал Вадим Рождественский.

<https://radio1.news/article/spornyj-vopros-avtoekspert-poyasnil-pochemu-pdd-ne-stoit-delat-goszakonom-49821>

### **РБК АВТОНОВОСТИ; ЕКАТЕРИНА ДЕМИШЕВА; 2020.06.10; ПРАВИЛА ТОНИРОВКИ – 2021: ЧТО МОЖНО ДЕЛАТЬ, А ЧТО НЕЛЬЗЯ**

Допустимая светопропускаемость, новый ГОСТ и актуальные штрафы – что поменялось в правилах тонировки автомобильных стекол и когда новые стандарты вступят в законную силу

Правила тонировки автомобильных стекол регулируются «Основными положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации». В документе есть приложение с пунктом 7.3, оно и включает весь перечень неисправностей и условий, при которых запрещается использование автомобиля. Например, эксплуатировать транспортное средство нельзя, если в машине установлены дополнительные предметы или нанесены покрытия, ограничивающие обзорность с места водителя. В сентябре **Министерство транспорта** слегка откорректировало эти положения, подведя стандарты тонировки под более современный ГОСТ от 2016 года, тогда как сейчас правила тонировки регулируются документом 1988-го года.

Зачем меняли ГОСТ

Согласно новому ГОСТу 33997-2016, светопропускаемость ветрового и передних боковых стекол должна составлять не менее 70%. На текущий момент пока действует старый ГОСТ, по которому светопропускаемость лобового стекла должна быть не менее 75%, а передних боковых – 70%. Разница тонировки на лобовом стекле в 5% может быть заметна

только измерительным приборам и по сути для водителей с новыми поправками **Минтранса** ничего не меняется – послаблений не будет, чрезмерная тонировка по-прежнему остается вне закона и будет караться действующими на сегодня санкциями.

Как объяснили корреспонденту Autonews.ru чиновники **Минтранса**, ничего революционного в новостях о тонировке нет. Все нововведения связаны исключительно с тем, что документы приводят все в соответствие с более современным ГОСТом. Проект уже прошел общественные обсуждения и был согласован с федеральными органами исполнительной власти.

«Сейчас документ проходит дальнейшие плановые регламентные процедуры. В целом для автомобилистов по тонировке ничего не изменится», – **пояснили в Минтрансе.**

Новые цифры светопропускаемости лобового стекла вступят в силу после всех бумажных проволочек, и произойдет это предположительно одновременно с новыми правилами техосмотра – в первом триместре 2021 года.

Контроль светопропускаемости стекол осуществляют сотрудники ГИБДД. Делают они это специальными приборами. Перед замером водитель имеет право осмотреть все датчики, которые крепятся к стеклу его машины, на предмет отсутствия загрязнения и внешних пленок. Если водитель не согласен с первичными показаниями прибора, он вправе потребовать повторный замер и присутствие двух понятых. При замере светопропускаемости стекла водитель также может потребовать у сотрудника ГИБДД действующий сертификат на прибор и посмотреть, опечатан ли сам прибор.

Важно помнить, что измерять тонировку инспекторы ГИБДД могут только при определенном освещении, температуре, давлении и влажности. Согласно официальным документам, давление, например, должно быть от 86 до 106 кПа, а относительная влажность воздуха должна быть от 40 до 80%. Если какие-либо из показателей во время измерения уровня тонировки не соответствуют нормам, штраф можно обжаловать.

### Штраф за тонировку

На сегодняшний день за тонировку не по ГОСТу штрафуют по ст. 12.5. КоАП «Управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена». Штраф за нарушение составляет 500 рублей, а в первые 10 дней его можно оплатить со скидкой в 50%.

Если водитель дает согласие устранить нарушение на месте, то может получить только предупреждение. Решение принимает сотрудник полиции. Если снять пленку на месте не получается, то инспектор выписывает штраф и выдает предписание на устранение нарушения с установленными сроками – как правило, это 10 дней.

Если в указанный срок тонировка не снимается, а штраф не оплачивается, то при повторной проверке водителя ожидает штраф уже в размере 1000 рублей либо арест до 15 суток за невыполнение законного требования сотрудника полиции. При этом важно понимать, что назначать арест или повторный штраф может только суд. Как отмечают юристы, если нарушитель тонировки попадает в суд впервые, его чаще всего штрафуют. Но если водителю регулярно предъявляют такие обвинения или у него есть другие штрафы, тогда шансы попасть под арест резко возрастают.

Обычно инспекторы ГИБДД по всей России активизируют рейды по отлову нарушителей правил тонировки летом. Именно в эти месяцы желающих оклеить машину темной пленкой становится гораздо больше. По словам сотрудников ГИБДД, «многие водители игнорируют требования технического регламента и управляют автомобилями с сильно затонированными стеклами, что, в свою очередь, существенно сказывается на безопасности дорожного движения и подвергает угрозе жизнь и здоровье граждан».

### Законная тонировка

Затонировать автомобиль по нормам ГОСТа в России довольно сложно. Потому что даже стекла совершенно нового автомобиля пропускают свет не на 100%. А если автомобилю несколько лет, то через лобовое или боковое стекло будет проходить не больше 90%

света. Таким образом безопасной тонировкой может быть затемнение специальной пленкой всего на 15%. Однако такая тонировка не спасет от яркого солнца и не скроет содержимое салона автомобиля от посторонних глаз, поэтому и смысла особого не имеет. Послабления для тонировки существуют только для боковых стекол второго ряда и заднего стекла, потому что их степень затемнения ГОСТ не регламентирует – тонировать можно хоть на все 100%, главное – не зеркальным эффектом. Потому что зеркальная тонировка в России запрещена для любых стекол в принципе. В верхней части ветрового стекла также допускается крепление полосы прозрачной цветной пленки шириной не более 14 сантиметров – такая полоска может защитить глаза водителя от яркого солнечного света.

### Способы тонировки

Большая часть автопроизводителей поставляет машины уже с небольшой заводской тонировкой, которая соответствует всем правилам и ГОСТа той страны, где будет продаваться автомобиль. Но многие водители в России предпочитают наносить тонировку самостоятельно. Это можно сделать методом напыления тонкого слоя металла или полимера на внутреннюю часть стекла, но для этого стекла придется снять.

В отличие от заводской тонировки, самостоятельное напыление делается без вакуумной камеры, поэтому качество такого затемнения сильно хуже. Но главный недостаток такого способа – затирки, сколы и царапины, которые образуются со временем. Демонтировать такую тонировку уже невозможно, единственный выход – менять стекло.

Самый популярный способ затемнения – пленка, которая наклеивается на внутреннюю поверхность стекла. Это самый простой, быстрый и дешевый метод, который не требует демонтажа. Пленку также всегда можно снять без ущерба для стекла. Сегодня тонировка стекол делается большим количеством цветных пленок разного класса, от которого зависит качество, коэффициент светопропускания, а также стоимость услуги. Но стоит помнить, что если пленка не соответствует ГОСТу, рано или поздно ее придется снять.

<https://www.autonews.ru/news/5f7b3fce9a7947028a23d0e7>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; СЕРГЕЙ БАБКИН; 2020.07.10; ЗА «ДЕЛИ» ЗА ЖИВОЕ; ВИНЧЕНЦО ТРАНИ: КАРШЕРИНГ ЗА ПЯТЬ ЛЕТ ИЗМЕНИЛ МОСКВИЧЕЙ**

Московский каршеринг за пять лет своего существования превратился из диковинки в полноценный вид транспорта. «Жители столицы стали отказываться от второй машины в семье, – рассказал в интервью «РГ» президент **Итало-российской торговой палаты, основатель «Делимобиля» Винченцо Трани.** – А на выходные теперь часто берут арендное авто для поездки по Золотому кольцу». Сейчас и не поверить, с чего все начиналось в 2015-м...

Винченцо Трани: Со 100 автомобилей. Мы запускались в то время, когда для России каршеринг был абсолютной новинкой. Инвестировать в такой бизнес еще нужно решиться. И не в каждом городе был бы возможен такой стартап.

Особенность вообще любого предпринимателя и инвестора такова, что ему нужно всегда держать открытыми глаза и уши, чтобы видеть новые возможности и новые практики. А также всегда следить, что интересного происходит в других странах. Особенно это касается международных инвесторов. Что отличает Москву от других мегаполисов – здесь власть в чем-то похожа на нас, инноваторов. Нам ведь нужно постоянно следить за прогрессом. В Москве у чиновников – такой же подход. Так и случилось с каршерингом, когда мы запустились. Мэр Сергей Собянин внимательно следил за тем, что внедряется за границей. Я знал, что он прилетит в Милан смотреть Mobility solutions (решения в области транспорта) – все его визиты были публичны и известны, он ехал знакомиться с новыми решениями, такими как метро без машиниста, каршеринг и система управления smart city (умный город). И когда 5 лет назад я пришел с предложением о запуске каршеринга – он

уже был готов и прекрасно и даже лучше меня знал, какую пользу для города это может принести. Для города как раз в этот момент стоял вопрос о поиске инвесторов в новый сегмент – не было людей, которые были бы готовы на это, а другие бизнесмены смотрели на это очень отрицательно, в том числе и те, которые сейчас тоже запустили этот бизнес. В инновациях всегда есть те, кто открывает дороги и те, кто идет за ними. Мне лично близок первый подход.

Любой мэр и чиновник не заинтересован особо в инновациях – так как ему нужно поддерживать, в первую очередь, стабильность. Остальное вторично. И здесь исключением являются власти Москвы. Мудрость Собянина, его команды и инноваторский подход – все это до неузнаваемости меняло столицу на протяжении нескольких лет. Конечно, он поддерживал идею каршеринга, и заключалось это в том, что городу нужны были предприниматели, которые были бы готовы сделать инвестиции в инновационный сектор. Поэтому да, с одной стороны, они нас очень сильно поддерживали как отрасль – но, с другой стороны, это было равноценным партнерством – где каждый понимает, чего друг от друга ждать. Были созданы новые правила, новая инфраструктура, новое постановление правительства Москвы – так появился московский каршеринг. Тогда все началось в Москве, а сейчас уже обсуждается вопрос о разработке законодательства на уровне **министерства транспорта**. Город, действительно, очень сильно помог – без него каршеринга бы не было. И что интересно, в России он стал развиваться все-таки по своему сценарию, не так как в Милане, со своим подходом, и что важно – с учетом обратной связи от нас, предпринимателей. Мы собирали комитеты, где участвовали в том числе и операторы каршеринга из Милана – и город тоже к этому прислушивался. Вместе мы обсуждали, что реально сделать по миланскому образцу, а что – нет.

Например?

Винченцо Трани: Что возможно сейчас в Милане – ехать по выделенным полосам, как и такси – так как в Милане каршеринг приравнивается к общественному транспорту. В России такое, к сожалению, пока невозможно.

Но и наоборот – здесь, в Москве открыть компанию каршеринга может любой оператор – даже самый маленький, даже если у него есть 50-100 автомобилей – система в России более открыта для развития бизнеса. В Милане, чтобы основать каршеринговую компанию, нужна лицензия, и не каждый может себе это позволить. А может только очень крупный инвестор. Мало того, что нужно вложить значительные средства, так еще и потребуются различные согласования и т.д. В Москве, и мы это сразу оговорили, такого быть не должно. Рынок российского каршеринга только выиграет от открытости. Даже если у тебя 100 или 50 машин – можешь начинать, в столице нет ограничений.

Город помог с субсидиями, льготами, парковками?

Винченцо Трани: На самом деле – это изначально так и планировалось. Мы получаем льготы при оформлении парковочных абонементов – парковки ведь для наших клиентов бесплатные, но не для нас – есть скидка, но она не 100%. Но подход здесь такой же, как в Милане, в Германии, Канаде и везде. И это стало базой – без этого бы мы вообще не смогли запустить бизнес – это был один из ключевых моментов. Поэтому город не просто помог, город дал стимул нашему развитию. Мы, как уже было упомянуто, начинали со 100 машин. В первый год мы увеличили парк до 500 – потому что так было надо городу. Я, как любой инвестор, очень консервативен, но городу было надо увеличивать парк. Если бы это зависело только от нас, мы бы это сделали все равно, но чуть медленнее.

Сейчас делимобилей в столице 9 тысяч. Я как инвестор, и Москва как площадка заинтересованы друг в друге. Одна каршеринговая машина, это не раз публиковалось, может заменить 6 личных. 50% наших клиентов – семьи, которые отказываются от личного автомобиля в пользу каршеринга. Очень многие из них имели 2 или даже 3 автомобиля, один для мужа, один для жены, третий как раз для молодого поколения. И вот

они отказываются от лишних автомобилей в семье, оставляя только одну, так как остальные большую часть времени простаивают. В результате, они существенно облегчают общие затраты семьи на пользование автотранспортом. Это выгодно и людям, у которых стало больше вариантов для ежедневных поездок, и нам в плане бизнеса, и властям – на каршеринг перешли тысячи москвичей, что в конечном итоге корректирует трафик и не дает ему расти столь бурно. Каршеринговые компании также получают некоторые субсидии на обновление автопарка. Такого же плана как такси – но в такси эти меры более усиленные. Но и это очень важно, и мы очень благодарны за поддержку – потому что без этого нам было бы очень сложно.

И очень ценно само отношение, понимание того, как каршеринг меняет столичную транспортную систему и повседневные привычки горожан, которые переходят на краткосрочную аренду как на smart-способ передвижения.

То есть состоятельные семьи тоже переходят на каршеринг? И когда все-таки люди перестали смотреть на каршеринг как на диковинку?

Винченцо Трани: Наши клиенты – это все-таки традиционный средний класс. И они в большинстве своем живут не в центре города. Стоимость жилья очень дорогая в Москве, и поэтому обычно люди предпочитают жить или рядом с метро или недалеко от МКАД. И таким семьям нужны 2 машины – они часто работают или учатся в разных направлениях. И для них машина – это не luxury инструмент, это базовые условия комфортной жизни. Поэтому они отказываются от одной личной машины и один из них ездит на каршеринге, например.

Когда каршеринг стал таким привычным видом передвижения? Все это происходит всегда со временем – это становится некой привычкой – как и с мобильным телефоном – сначала мобильные компании пытались объяснить, как пользоваться телефонами – за что ты платишь, а что совсем бесплатно. Также и у нас – просто это случилось однажды – и многое для этого сделала многомиллионная реклама, которую мы запускали, чтобы объяснить, как пользоваться машиной, на что обратить внимание. И сейчас каршеринг в Москве является уже частью жизни человека, и даже, например, во время COVID-19, когда на время блокировали каршеринг, мы получили огромное количество писем от наших клиентов, которые не могли жить без каршеринга и не могли полноценно передвигаться или помогать своим родным и близким.

Я слышал, если сложности с открытием Делимобиля в регионах?

Винченцо Трани: Запустить каршеринг в городе – не проблема, но это не может быть сделано компанией в одиночку. Для этого нужно понимание и поддержка местных властей. Все люди разные, и поэтому есть города, где чиновники мыслят более инновационно, а где-то – нет. Поэтому мы работаем сейчас в наибольшем числе ключевых российских городов, и являемся крупнейшим независимым оператором каршеринга с точки зрения городов присутствия. Охватить все города, конечно, так быстро мы не можем, это вопрос времени, но мы работаем над этим. У нас прописана достаточно агрессивная стратегия развития в регионах – мы получаем очень много информации о том, где нас очень ждут, встречаемся с администрацией, ищем все возможные варианты приоритетных условий парковки для клиентов каршеринга, отрисовываем географические зоны, пригоняем автопарк и открываемся.

Популярность каршеринга растет, спрос и выручка восстанавливаются. Это связано на ваш взгляд с выходом из коронавируса и выходом из изоляции?

Винченцо Трани: Я бы сказал, что это в принципе связано с популяризацией каршеринга. Когда люди пробуют услугу и видят, что это дешевле чем такси, дешевле чем своя машина, которая 90% времени стоит и требует парковки, что содержать свой автомобиль – это платить за страхование, ремонт, бензин, транспортный налог, и что это очень много головной боли. И тогда они понимают, что не нужна вторая машина в семье и наверняка не нужна даже первая. И тогда они уходят от покупки и владения, и переходят на аренду.

И это факт. А то, что город вернулся за последнее время в нормальный ритм – это мы тоже видим. Но риск заражения все равно есть и поэтому нужно соблюдать все меры профилактики и все тщательно мыть. Поэтому наши машины дезинфицируются постоянно и являются самым безопасным средством транспорта во всем мире после личного автомобиля, потому что здесь соблюдается социальная дистанция.

Но все равно есть стереотип – что каршеринг это опасно и много ДТП происходит с каршерингом – вы анализировали насколько это часто происходит по вине ваших водителей ?

Винченцо Трани: Нам как владельцам каршеринговых компаний в принципе невыгодно, чтобы за руль садился опасный водитель. Мы очень много думаем о снижении аварийности как о своей социальной ответственности. Мы анализируем статистику совместно со страховыми компаниями, которые тоже заинтересованы в снижении рисков. Ведь каждая авария является серьезной финансовой потерей и ущербом для нас. Мы заметили – есть города, где меньше и где выше аварийность. Мы всегда анализируем нашу клиентскую базу и имеем целый спектр инструментов, чтобы влиять на манеру вождения. У нас достаточно жесткая штрафная политика к тем, кто практикует опасный стиль вождения – а не потому, что он приятный или неприятный человек, больше или меньше платит. Все это зависит от стиля вождения клиента. Поэтому у нас действует динамическое ценообразование на основе цифровой системы скоринга, которая позволяет оценить поведение водителя. Мы инвестируем в системы безопасности, телеметрическое оборудование, liveness-технологии, когда искусственный интеллект удостоверяет личность водителя. Недавно пока в качестве пилота внедрили digital тест на оценку скорости реакции водителя. Приложение просит водителя перед бронированием решить несколько логических задач. Мы считаем, что это поможет определить состояние алкогольного опьянения и повышенный уровень усталости, при котором тоже опасно садиться за руль.

Но кто может принять общее решение о том, по каким еще параметрам пускать или не пускать водителя за руль каршеринга? Это вопрос уже из другой реальности. И это на самом деле решается на уровне выдачи ему водительских прав в ГИБДД. И если ограничить 18-летних водителей, у которых нет возможности еще в этом возрасте купить свой автомобиль, то что делать с ситуациями, когда дети из богатых семей едут на дорогих машинах и попадают в серьезные аварии с человеческими жертвами? Вот это как раз безответственно. И это более серьезная проблема. Мы не должны ограничивать свободу перемещения людей только потому, что одни могут купить машину, а другие – нет. Одному 21 год, а другому еще 18. Надо права выдавать тому, кто их заслужил. Не каршеринговые компании должны решить, кому отдать руль, а кому не отдать, а ГИБДД. Поэтому с этой точки зрения мы очень открыты для всего общества и даем доступ к нашей услуге всем, у кого есть права, а дальше уже фиксируем и анализируем поведение водителей, когда они уже едут и отсекаем и блокируем тех, кто не умеет или не хочет ездить по правилам или делает это слишком опасно. В Москве пока действует ограничение от 19 лет и стаж от 1 года. Но те, кому уже 26 лет, и они только получили права, тоже уже могут пользоваться нашим сервисом в столице. Это самая низкоаварийная категория водителей согласно данным страховых компаний, и мы видим, как успешно они справляются с вождением.

Свобода перемещения действительно серьезная: из Москвы можно теперь ездить хоть в Тверь. А ведь изначально каршеринг позиционировался именно как сервис краткосрочных поездок по городу.

Винченцо Трани: Мы заметили, что запрос на путешествия по России очень высок. Будем и дальше думать над расширением. Мы ведь теперь федеральный каршеринг, хотим еще больше расширить географию представительства. Но на нашем присутствии в Москве это

не скажется. Прекрасно понимаем, что многие москвичи хотели бы видеть каршеринговые машины в постоянной шаговой доступности.

На самом деле динамика внутри города в будние дни особо не меняется и средняя аренда в том числе. Другое дело, что мы запустили новую логику пользования автомобилями в выходные дни. Особенно когда были закрыты границы, мы начали специальную кампанию по развитию внутреннего туризма, чтобы люди могли лучше узнать свою собственную страну и наслаждаться путешествиями по ней. Мы расширили зоны аренды, и уже видим, как москвичи часто выезжают в города Золотого кольца и в Санкт-Петербург. Это был очень интересный и успешный эксперимент, который мы продолжаем развивать. И это не связано с коронавирусом, просто момент настал раньше – это часть нашей стратегии развития в регионах. Мы видим, что человек хочет получить от делимобиля альтернативу своего собственного автомобиля, а если у него есть собственный автомобиль – у него не может быть ограничений. Также и каршеринг должен стирать для него границы передвижения.

Тех, кто отказывается от личных авто в пользу каршеринга, становится все больше. Но не меньше и тех, кто ни за что этого не сделает. И вот как раз такие люди, а их тоже можно понять, на каршеринг жалуются: ведь они занимают парковочные места и у метро, и во дворах. И заммэра Максим Ликсутов в своем блоге эту проблему обозначал. Вы как к этому относитесь?

Винченцо Трани: Мы очень уважаем мнение Департамента Транспорта и Мэра города. Мы выполнили наши обязательства и планы перед городом по количеству автомобилей и всегда оперативно отвечали на стимулы города расширять автопарк каршеринга. Здесь важно понять позицию городских властей. Если город решит, что пока нет необходимости расширять московский парк каршеринга, то мы сосредоточимся на регионах. Если же дадут зеленый свет, то мы готовы добавить в ближайшее время еще 3 тысячи машин.

К сожалению, нет такого решения, чтобы угодить всем жителям города: кто-то, наоборот жалуется, что машин слишком мало, одни хотят каршеринг во дворе, другие – нет. Наша бизнес-модель подтверждает, что спрос еще будет расти, но мы уважаем мнение города и горожан и будем двигаться согласно их рекомендациям.

Безопасность

Для каршеринга разработают «протоколы безопасности» – некие меры, в том числе, технологические, которые позволят не допустить до управления лихачей и неадекватных водителей.

Автомобили краткосрочной аренды давно стали одним из самых опасных видов транспорта в столице. По статистике ГИБДД, при общем сокращении количества аварий в Москве на 15 процентов, число ДТП по вине водителей каршеринга выросло с 4,3 процента до 5,3 процента. Всего за это время произошло 251 ДТП с участием таких машин, в которых погибло семь человек и 301 получил ранения. Такие данные озвучил врио начальника УГИБДД по Москве Алексей Диокин. По его словам, водители каршеринга отличаются низкой дисциплиной. При этом они имеют практически свободный доступ к автомобилям. Зачастую ДТП сопутствуют грубые нарушения, в том числе управление в состоянии опьянения и отказ от прохождения освидетельствования. Наибольшую опасность, как отметил Алексей Диокин, представляют водители со стажем до шести лет.

Как сообщает «Коммерсантъ», с начала года инспекторы выявили более 61 тысячи нарушений правил, совершенных водителями каршеринга. И это без учета автоматической фотовидеофиксации.

Поэтому необходимо разработать протоколы безопасности. Одним из элементов протокола должно быть распознавание лиц. Чтобы перед тем, как предоставить пользователю услугу по краткосрочной аренде, оператор смог установить, что предоставляет машину именно тому человеку, чей аккаунт у него зарегистрирован.

В ГИБДД разрабатывается сервис, который позволит через портал госуслуг проверять статус водительского удостоверения: выдавалось ли, действует ли, не лишен ли водитель прав. Это также позволит отказать некоторым пользователям в услуге каршеринга.

В столичном департаменте транспорта в настоящее время кроме того изучают возможность дистанционной проверки водителей на адекватность поведения.

<https://rg.ru/2020/10/06/vinchenco-trani-karshering-za-piat-let-izmenil-moskvichej.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; АЛЕКСАНДР МЕЛЕШЕНКО; 2020.07.10; СПУСТИМСЯ НА ЗЕМЛЮ; МОСКВИЧАМ ПРЕДЛОЖИЛИ ПРОГОЛОСОВАТЬ ЗА СУДЬБУ МОНОРЕЛЬСА**

В Москве решается судьба одной из самых одиозных и неоднозначных транспортных систем – монорельса. В то время, как город вкладывает миллиарды в строительство новых станций метро, закупку новых трамваев и электробусов, к эффективности надземной дороги возникает все больше вопросов. Аргументы властей – содержание монорельса обходится слишком дорого, а пассажиров он перевозит слишком мало. Тем не менее последнее слово за москвичами – их просят высказаться на Едином транспортном портале. Корреспондент «РГ» оставил свой голос и выслушал все аргументы.

Быть или не быть

Напомню, открыли монорельсовую дорогу в столице в 2004 году. Длинной – 4,7 километра, с рельсами, проложенными на 4-6-метровых железобетонных опорах, строили ее к проведению на ВДНХ Всемирной выставки «ЭКСПО-2010» – столице очень хотелось поразить гостей суперновым видом транспорта. Да и сама идея – пустить состав над пробками, в которых тогда задыхалась российская столица, казалась крайне привлекательной. Но право на проведение выставки выиграл Китай. Монорельс же действительно оказался очень удобен для жителей Бутырского района, которые получили возможность напрямую доехать до ВДНХ, прежде на метро они делали две пересадки – трасса связывает станцию метро «Тимирязевская» с улицей Сергея Эйзенштейна. Но много ли москвичей, которым важен этот маршрут? К тому же в 2016 году и этот небольшой пассажиропоток еще больше сократился, так как сказались запуск МЦК и продление Люблинско-Дмитровской ветки метро на север.

В итоге с 2017 года дорога работает в экскурсионном режиме – поезда ходят раз в полчаса. Поэтому пользуются ими сейчас в основном туристы, чтобы взглянуть на город с высоты. «Даже неловко называть такие цифры, но постоянных пассажиров там – 39 человек. За год монорельс перевозит всего 1,5 млн пассажиров – столько, сколько МЦК за три дня», – говорят в **пресс-службе** метро, дорога с самого начала вошла в состав подземки. В столичном департаменте транспорта добавляют, что с началом пандемии пассажиропоток упал еще сильнее – если раньше в день на монорельсе ездил около 2,7 тысячи пассажиров, то сейчас порядка 1,5 тысячи. «Для сравнения: экскурсионной канатной дорогой на Воробьевых горах в день пользуются 8,4 тысячи горожан», – отмечают в ведомстве.

При этом денег на обслуживание монорельса с падением пассажиропотока меньше не нужно, наоборот – расходы растут. Если в 2015 году себестоимость поездки составляла 195 рублей, то в 2017-м она выросла до 322 рублей, а сейчас поднялась до 484 рублей. В дептрансе объясняют: это в 12 раз выше, чем на линиях метро. Эксперты с расчетами соглашаются и говорят, что с таким же успехом пассажиров можно за счет бюджета катать на такси – выйдет даже дешевле.

«Главный дефект монорельса в том, что вагоны для него были сделаны специально в единичных экземплярах, – объяснил «РГ» **директор Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Михаил Блинкин**. – Это бы вообще не работало, если бы не коллектив инженеров и квалифицированных рабочих, которые поддерживают работоспособность системы на энтузиазме, поскольку исходно эти транспортные средства

ужасны. Вместо монорельса нужна трамвайная линия, а вокруг этого места можно организовать музей городского транспорта».

Следующая – конечная

Столичные власти добавляют, что помимо чисто экономических причин поднять вопрос о судьбе монорельса вынуждает и то, что его ресурс практически исчерпан. Из-за того, что поезда были сделаны по спецзаказу, запчасти для них теперь не достать – приходится разбирать одни составы, чтобы ездили другие. Даже в текущем экскурсионном режиме монорельс сможет работать до 2022 года. Затем поезда будут ходить раз в час, потому что на линии останется всего два состава. В таком случае там может не остаться не только пассажиров, но и туристов.

Новые поезда взять негде – в дептрансе подсчитали, что на разработку и производство 10 новых составов нужно около 13 млрд рублей, что сопоставимо с покупкой 132 вагонов метро «Москва 2020» или 118 трамваев «Витязь-М». Причем половину маршрута монорельса уже дублирует трамвай N 17, и как только на линию вышли современные «Витязи», пассажиров у надземной дороги стало еще меньше. «Сейчас пассажиропоток у трамвая N 17 в сутки больше в 25 раз, чем у монорельса. Почему? Потому что быстрее, безопаснее, комфортнее и уже привычнее», – считают в ведомстве.

Но что же делать? Одна из идей, которая муссировалась в последние годы, – пустить по эстакаде монорельса обычные трамваи. Но расчеты показали, что это слишком затратная, сложная и долгая история. Опоры и сама эстакада за 15 лет износились, и новые трехсекционные тяжелые «Витязи» станут для них непосильной ношей. К тому же надо укладывать рельсы, решать вопрос с электропитанием и массу других нюансов.

В качестве одного из предложений использования монорельса все чаще звучит идея превратить его в общественное пространство – например, разбить парк, проложить велосипедные и беговые дорожки, сделать кинотеатр под открытым небом. Подобные примеры в мире уже есть – в Нью-Йорке, например, парк High-Line построен прямо на эстакадах надземной железной дороги. За несколько лет это место стало одной из самых популярных достопримечательностей города – там можно гулять среди зелени, рассматривая город с высоты. С московским монорельсом можно сделать то же самое – уж если туристам интересно ездить по эстакадам на поезде, то гулять пешком или ехать на велосипеде наверняка будет еще интереснее.

В мэрии говорят, что это позволит еще и сэкономить – содержание парка обойдется в 10 раз дешевле монорельса. «Разница в том числе в расходах на электроэнергию, – объясняют власти. – Не будет эскалаторов и турникетов. Для того чтобы пространство было доступно для всех, оставим лифты. А еще снизится количество обслуживающих это пространство работников».

<https://rg.ru/2020/10/06/reg-cfo/moskvicham-predlozhili-progolosovat-za-sudbu-monorelsa.html>

### **ТАСС; 2020.06.10; МИНТРАНС ПРЕДЛАГАЕТ ЗАПРЕТИТЬ ИМПОРТ В РОССИЮ УКРАИНСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОЛЕС**

**Минтранс РФ** выступил с инициативой о запрете импорта на территорию России железнодорожных колес украинского производства, сообщил ТАСС источник на вагоноремонтном рынке.

«**Минтранс**, несмотря на действие антидемпинговой пошлины на украинские колеса, предлагает полностью запретить их импорт на территорию РФ», – сказал собеседник агентства.

Источник добавил, что на данный момент цена железнодорожного колеса закрепилась на уровне 55 тыс. рублей, что примерно в два раза превышает цену на колеса, которая действовала до начала дефицита на рынке. Он уточнил, что инициатива **Минтранса** пока находится на стадии обсуждения.

**В министерстве ТАСС комментариев не предоставили.**

В июне Евразийская экономическая комиссия возобновила действие антидемпинговой пошлины в 34,22% в отношении железнодорожных колес из Украины до 21 января 2021 года. Ранее коллегия ЕЭК приняла решение отменить действие повышенной пошлины на период с 25 августа 2019 года по 1 июня 2020 года. Против возврата пошлины выступала Федеральная антимонопольная служба России.

Глава ФАС Игорь Артемьев в письме министру экономического развития РФ Максиму Решетникову отмечал, что в условиях дефицита железнодорожных колес продукция «Интерпайпа» (украинский производитель колес) явилась альтернативой для российских потребителей, а поставки украинских стальных цельнокатаных колес были дополнительным источником удовлетворения потребности внутреннего рынка. При этом, по информации ФАС, признаки устойчивого завышения цен на колеса «Интерпайпа» относительно российских производителей отсутствуют. Таким образом, поставки на территорию РФ украинских колес во время отмены пошлины не нанесли ущерб отрасли российской экономики – производству колес.

В письме говорилось, что в 2020 году прогнозируется снижение уровня спроса на стальные цельнокатаные колеса. Возобновление действия пошлины может привести к поддержанию цены отечественных производителей на высоком уровне, что негативно повлияет на состояние конкуренции на рынке.

<https://tass.ru/ekonomika/9636347>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.06.10; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ ЗАПРЕТИТЬ ВВОЗ УКРАИНСКИХ ЦЕЛНОКАТАНЫХ КОЛЕС В РОССИЮ**

Инициатива **Минтранса** о запрете ввоза на территорию России украинских железнодорожных колес может быть связана с отказом Украины разрешить поставки аналогичной китайской продукции на свою территорию, при этом на рынок в России такой запрет не повлияет, считают опрошенные РИА Новости участники отрасли.

Ранее во вторник издание РБК сообщило о предложении **Минтранса** запретить импорт украинских железнодорожных колес, в отношении которых сейчас временно действует градообразующая пошлина. Представители министерства отказались комментировать агентству это заявление.

Заместитель директора по перспективному развитию АО «Алтайвагон» Станислав Золотарев отмечает, что сейчас себестоимость «цельноката» за одну единицу составляет около 25 тысяч рублей, но в итоге из-за действия антидемпинговой пошлины в размере 35 процентов колеса продают за 60 тысяч.

#### **Вагонные споры**

По словам заместителя председателя Ассоциации операторов железнодорожного подвижного состава Дениса Семенкина, сейчас украинские поставщики железнодорожных колес реализуют китайскую продукцию через российские компании, например «Гарант рейл сервис», при этом сами китайские колеса запрещены для ввоза на территорию Украины. «На вагонной комиссии этот вопрос поднимался, о разрешении поставок китайских колес в Украину. Украинцы жестко ответили нет», – сообщил Семенкин.

По его оценке, предложение **Минтранса** об очередном запрете на ввоз украинской техники связано именно с ответными мерами на отказ Украины и это «может привести к большей сговорчивости украинцев по части разрешения въезда вагона с китайскими колесами».

Латвийская компания железнодорожных пассажироперевозок разводит руками: осталось два десятка дизелей, которые можно использовать в пригородном сообщении. Пока осталось – ездят на честном русском слове. Починить, закупить – нельзя: поставщик под санкциями.

«Думаю, проблема в том, что есть компании, вложившиеся в китайские колеса, которые не могут сейчас их реализовывать из-за позиции Украины», – добавил Семенкин.

Запретить легко

При этом на внутреннем рынке России этот запрет практически не скажется, следует из оценок экспертов.

Президент Объединения производителей железнодорожной техники Владимир Матюшин отметил, что сейчас ключевые российские поставщики железнодорожных колес – Объединенная металлургическая компания (ОМК) и «Евраз», которые за последние пару лет увеличили объемы и возможности поставки продукции, а потребности в новой технике упали.

Так, по данным Золотарева, в августе украинский производитель – компания «Интерпайп» – произвела 15,8 тысячи единиц «цельноката», а «Евраз» и Выксунский металлургический завод, входящий в ОМК, – 24,3 тысячи и 31,4 тысячи соответственно.

«Перевозки упали, соответственно, производство вагонов снизилось. Прогнозируем до конца года 50-60 тысяч вагонов, хотя ранее Минпромторг рассчитывал на 80-90 тысяч. Сейчас 20 тысяч полувагонов в парке избыточны, поэтому их никто покупать не будет и поэтому такой остроты с потребностью в колесах нет. Это позволяет легко отказаться и запретить украинские колеса», – резюмировал Матюшин.

<https://ria.ru/20201006/kolesa-1578402609.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.06.10; МИНПРОМТОРГ НЕ ПОДДЕРЖАЛ ИДЕЮ TRADE-IN ПРИ ПОКУПКЕ «ИННОВАЦИОННЫХ» ВАГОНОВ – ВАГОНОСТРОИТЕЛИ**

Министерство промышленности и торговли РФ выступило против идеи субсидируемого государством trade-in при покупке грузовых вагонов увеличенной грузоподъемности со сдачей старых, отмечают производители подвижного состава.

«Это вопрос уже старый. К сожалению, Минпромторг не поддержал данную инициативу. Она была зарублена на корню», – заявил **исполнительный директор Объединения вагоностроителей (ОВС) Евгений Семенов** в ходе онлайн-конференции «Железнодорожный лизинг: путь к балансу интересов» во вторник.

«Мы пошли по другому пути. Те меры, которые нами предлагаются, носят немонетарный характер, регуляторный. Просто добиваемся внедрения новой техники с улучшенными техническими характеристиками», – добавил он. «Сами мы у себя со своим сообществом проработали этот вопрос, он для нас интересен: мы могли бы перенести списания, которые находятся на 2030-х гг., на более ранние года», – отметил глава ОВС.

С идеей trade-in минувшим летом выступил входящий в объединение «Уралвагонзавод» (УВЗ). «Нами подготовлено предложение от председателя Союза машиностроителей, которое попало к первому лицу, далее через (его – ИФ) аппарат – на экспертную группу, – так называемый аналог программы по утилизации автомобильного транспорта», – заявлял директор департамента развития гражданской продукции УВЗ Андрей Абакумов.

«Мы предлагаем приобретать с существенными субсидиями – не менее 500 тыс. руб. на одну единицу подвижного состава – исключительно с повышенной осевой нагрузкой 25 тонн на ось – взамен утилизируемых, «недобежавших» (до окончаний нормативного срока эксплуатации – ИФ) полувагонов или другого подвижного состава, либо не востребованного у оператора, либо находящегося в таком техническом состоянии, которое не позволяет сегодня дальнейшую его эксплуатацию без каких-то материальных вложений», – сообщал менеджер, подчеркивая, что обмен в рамках программы предлагается «исключительно добровольный».

«Уралвагонзавод» и его основной конкурент – «Объединенная вагонная компания» (МОЕХ: UWGN) (ОВК, контролируется «Трастом» и «Открытием», курируемыми Центральным банком РФ, у УВЗ – 9,33% акций) – являются ключевыми производителями полувагонов повышенной грузоподъемности в РФ.

Председатель президиума Союза операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ) Игорь Ромашов в интервью «Коммерсанту» в июле говорил, что ассоциация не против

программы trade-in грузовых вагонов. «Главное – чтобы это было добровольно, а не добровольно-принудительно», – подчеркивал он.

«Если trade-in носит добровольный характер и может рассматриваться через призму экономики покупателя, если ему выгодно списать три вагона и получить компенсацию, взяв один новый, – пожалуйста. Никто не будет возражать», – добавлял он.

При этом, глава СОЖТ выражал мнение, что эту программу стоит распространить не только на полувагоны, но и на другой востребованный подвижной состав – зерновозы, рефрижераторы, цистерны, фитинговые платформы – «и не субсидировать государственными деньгами тот подвижной состав, который и так в избытке».

Союз операторов железнодорожного транспорта объединяет крупных и средних владельцев грузовых вагонов. Участники СОЖТ эксплуатируют примерно две трети российского парка этого подвижного состава.

В их числе – «Федеральная грузовая компания» («дочка» РЖД), «Новая перевозочная компания» транспортного холдинга Globaltrans (актив Андрея Филатова, Никиты Мишина, Константина Николаева, Александра Елисеева и Сергея Мальцева, free float – 56,9%), ПАО «Трансконтейнер» (МОЕХ: TRCN) группы «Дело» Сергея Шишкарева и «Росатома», «Трансгарант» группы FESCO Зиявудина Магомедова и его партнеров, «Новотранс» Константина Гончарова.

### **ТАСС; 2020.06.10; В МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ СНЯЛИ РЕЖИМ ЧС, ВВЕДЕННЫЙ ИЗ-ЗА ОБРУШЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОСТА**

Режим чрезвычайной ситуации в Мурманской области, введенный в июне из-за обрушения железнодорожного моста, снят. Об этом во вторник сообщает **пресс-служба** правительства региона.

«В Мурманской области официально снят режим чрезвычайной ситуации регионального характера, введенный 11 июня в связи с обрушением железнодорожного моста через р. Кола на перегоне Кола – Выходной», – сказано в сообщении.

Отмечается, что решение о вводе режима ЧС было принято комиссией по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций и обеспечению пожарной безопасности Мурманской области под руководством губернатора Андрея Чибиса.

<https://tass.ru/v-strane/9639377>

<https://www.interfax-russia.ru/northwest/main/v-murmanskoy-oblasti-snyali-rezhim-chs-vvedenny-iz-za-obrusheniya-zh-d-mosta>

### **ТАСС; 2020.06.10; ЧИСЛО ДТП НА ПЕРЕЕЗДАХ МОСКОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ СНИЗИЛОСЬ НА 15% ЗА ДЕВЯТЬ МЕСЯЦЕВ**

Количество столкновений машин с поездами на железнодорожных переездах Московской железной дороги за девять месяцев текущего года снизилось на 15% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, об этом сообщили ТАСС во вторник в **пресс-службе** МЖД.

«Количество столкновений автомобилей с поездами на железнодорожных переездах в границах Московской железной дороги за девять месяцев 2020 года снизилось по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 15%. При этом количество пострадавших снизилось с восьми до четырех человек. Всего с начала года зарегистрировано 18 ДТП. Все пострадавшие – водители и пассажиры автомобильного транспорта», – рассказали в **пресс-службе**.

По данным ведомства, основная причина ДТП – нарушение автомобилистами правил дорожного движения при пересечении железнодорожных путей. Чаще всего нарушали правила водители легковых машин.

В **пресс-службе** пояснили, что для предупреждения дорожно-транспортных происшествий железнодорожники ежегодно проводят ремонт железнодорожных

переездов, оборудуют их дополнительными устройствами безопасности. В текущем году были капитально отремонтированы 10 железнодорожных переездов, также специалисты обновили асфальтовое покрытие в зоне ответственности ОАО «РЖД» на 245 переездах.

<https://tass.ru/moskva/9636795>

### **РБК КАЛИНИНГРАД; 2020.06.10; РУКОВОДСТВО КЖД: СТРОИТЬ ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ ДО ЯНТАРНОГО НЕ ПЛАНИРУЕТСЯ**

Руководство Калининградской железной дороги дает официальные разъяснения по поводу перспективы восстановить железнодорожные пути между Калининградом и Янтарным городским округом. Эта тема вновь начала обсуждаться после смертельного ДТП с участием автобуса и песковоза в районе поселка Круглово. Ответ КЖД на свой редакционный запрос приводит газета «Комсомольская правда в Калининграде».

В документе, в частности, говорится, что рассмотрение вопроса о возобновлении железнодорожного сообщения возможно при выполнении двух экономических условий: бесперебойном круглогодичном спросе на пассажирские и грузовые перевозки в направлении Калининград-Янтарный.

«Грузовые перевозки в направлении поселка Янтарный в течение длительного времени не осуществляются, [их] появление, по оценке экспертов и регионального бизнес-сообщества, в ближайшей перспективе также маловероятно», – сказано в ответе руководства КЖД.

Кроме того, в **пресс-службе** железной дороги отметили, что преждевременно говорить о стоимости строительства железнодорожной инфраструктуры без технико-экономического обоснования и оценки объема работ профильными институтами. «Озвученная ранее экспертами сумма (порядка 3 млрд рублей в оценке **замминистра транспорта РФ Владимира Токарева** по данным на ноябрь 2019 года – прим. РБК Калининград) является весьма приблизительной и может варьироваться в зависимости от различных факторов, к примеру, необходимости электрификации перегона, объема ремонта искусственных сооружений и т.д.».

Ранее РБК Калининград писал, что 27 сентября, в результате лобового столкновения пассажирского автобуса с песковозом на трассе Калининград-Янтарный, погибло 6 человек, в том числе 9-летний ребенок. Уголовное дело расследует региональное управление Следственного комитета РФ. По версии следствия, рейсовый автобус под управлением 66-летнего водителя, перевозивший пассажиров из города Калининграда в поселок Янтарный, на участке автомобильной дороги «поселок Переславское – поселок Круглово Калининградской области» 12 км (+900 метров), выехал на полосу встречного движения и допустил столкновение. Эта авария спровоцировала волну общественного обсуждения восстановления железнодорожного сообщения между Калининградом и Янтарным. После ДТП глава администрации Янтарного Алексей Заливатский выразил готовность еще раз выйти на РЖД с предложением построить ж/д пути.

<https://kaliningrad.rbc.ru/kaliningrad/06/10/2020/5f7c48c89a79476d0abb16c7>

### **ПРАЙМ; 2020.06.10; ПРОВОДИТСЯ ПРОВЕРКА РЯДА АЭРОПОРТОВ ПО ФАКТУ РОСТА ЦЕН НА ТОПЛИВО**

ФАС проводит проверки ряда аэропортов по росту цен на топливо, сообщил журналистам **глава ФАС Игорь Артемьев**.

«Сейчас оснований для роста топлива никаких нет, потому что есть демпфер, который все это регулирует. Если есть такие ситуации, у нас есть ряд заявлений, мы сейчас их проверяем», – сказал Артемьев.

«Я не могу пока сказать, чем закончится эта проверка, бывает иногда кому-то что-то кажется, кому-то что-то не кажется, мы должны установить это все для суда, объективно. Поэтому мы проводим соответствующие проверки по ряду аэропортов... если мы найдем

там рост выше инфляции в условиях демпфера, который будет необъясним, будет монопольно высокая цена и будут оборотные штрафы», – пояснил глава ФАС.

Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) ранее обратилась к **министру транспорта РФ Евгению Дитриху** с просьбой проверить обоснованность скачка цен на авиатопливо в российских аэропортах. АЭВТ со ссылкой на информацию авиакомпаний отмечала, что по итогам проведенных ими тендеров на поставку топлива в период с 11 августа по 10 сентября стоимость керосина по сравнению с результатом предыдущих тендеров (в июле) изменилась следующим образом: аэропорт «Кольцово» (+62,1%), «Домодедово» (+33,4%), «Жуковский» (+36%), Санкт-Петербург (+18%), Владивосток (+20,4%), Благовещенск (+21,1%), Иркутск (+28,1%), Краснодар (+48,4%), Красноярск (+48,6%).

Представитель **Минтранса РФ** ранее заявил, что ведомство обсудит скачок цен на авиатопливо с Минэнерго, Федеральной антимонопольной службой, авиакомпаниями и поставщиками. О результатах обсуждения пока не сообщалось.

<https://1prime.ru/business/20201006/832123270.html>

<https://tass.ru/ekonomika/9645031>

### **ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2020.06.10; АВИАПЕРЕВОЗКАМ УСТАНОВЯТ НОВЫЕ СТАНДАРТЫ ОБСЛУЖИВАНИЯ**

Онлайн-регистрация на рейс и возможности использования электронных посадочных талонов будут закреплены в новых правилах воздушных перевозок. Если в Москве и других крупных городах такие услуги уже привычны, то для регионов это означает повышение стандартов обслуживания, сказал «Парламентской газете» **глава Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов**.

**Минтранс** опубликовал проект новых Федеральных авиационных правил пассажирских и грузовых перевозок 6 октября. Они мало отличаются от действующей версии: правила бронирования и оплаты билетов, нормы провоза ручной клади, животных и багаж и другие моменты, с которыми сталкиваются пассажиры авиарейсов, останутся без изменений.

Онлайн-регистрация упоминается в действующих правилах только в части того, что перевозчик сам определяет время её окончания. **Минтранс** же предлагает прописать в новом приказе, что после самостоятельной регистрации на сайте авиакомпании пассажир должен получить электронный посадочный талон, но использовать его в цифровом виде он сможет лишь в том аэропорту, где есть устройства для считывания штрих-кодов. А о такой возможности перевозчики и аэропорты будут обязаны написать на своих сайтах, следует из проекта.

Поэтому ведомство отмечает в новых правилах, что пассажир, прошедший онлайн-регистрацию, может не только предъявлять электронный посадочный талон на экране смартфона либо в распечатанном виде, но также обратиться на пункт регистрации в аэропорту с тем, чтобы ему выдали обычный квиток.

Кроме того, в новых правилах появятся требования к оформлению грузовых накладных в электронном виде. Перевозчики и получатели должны будут удостоверить этот документ цифровыми подписями.

«По сути, создаётся новый стандарт обслуживания пассажиров в аэропортах. Понятно, что частично эти нормы уже работали, а сейчас они будут детализированы. Благодаря этому люди будут получать комфортные услуги в аэропортах», – сказал «Парламентской газете» Илья Зотов.

Ещё одна новация – определение периода посадки на борт и высадки пассажира. Согласно проекту приказа, под этим подразумевается тот момент, когда пассажир движется по трапу. От этого момента будет отсчитываться время задержки рейса, полагает эксперт. «Кроме того, эта норма практически идентична международным авиационным правилам.

Это нужно для того, чтобы понять, каким образом в дальнейшем выплачивать компенсации пассажирам», – пояснил Зотов.

<https://www.pnp.ru/social/aviaperevozkam-ustanovyat-novye-standarty-obslyzhivaniya.html>

<https://www.pnp.ru/social/mintrans-predlagaet-zakreplit-v-pravilakh-aviaperevozok-vozmozhnost-onlayn-registracii.html>

<https://www.pnp.ru/economics/vozmozhnost-ispolzovaniya-elektronnykh-nakladnykh-propishut-v-pravilakh-gruzovykh-aviaperevozok.html>

### **ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЕЛЕНА БОТОРОЕВА; 2020.05.10; СЕНАТОРЫ БУДУТ ДОБИВАТЬСЯ ФИНАНСИРОВАНИЯ РЕМОНТА ВПП В АЭРОПОРТУ КЕМЕРОВА**

Комитет Совфеда по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению будет добиваться того, чтобы в федеральный бюджет на будущий год были включены расходы на ремонт взлётно-посадочной полосы в аэропорту Кемерово. Об этом заявил глава комитета Олег Мельниченко, передаёт **пресс-служба** палаты.

На расширенном заседании комитета сенаторы обсудили, как выполняются постановления Совфеда о господдержке социально-экономического развития Кузбасса и Ненецкого автономного округа.

В частности, парламентарии напомнили, что Правительству было рекомендовано включить вопрос о реконструкции ВПП в Кемерово в **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** до 2024 года. Однако, по информации **Минтранса**, в проект бюджета на 2021 год деньги для региона на эти цели в настоящее время не заложены.

Мельниченко заявил, что комитет будет добиваться решения данного вопроса. Также законодатели на заседании утвердили Программу проведения Дней Амурской области в Совете Федерации, которые должны пройти с 19 по 21 октября.

Дни Кемеровской области проходили в Совфеде 21-22 мая. Сенаторы в постановлении рекомендовали Правительству включить в план модернизации инфраструктуры реконструкцию ВПП в аэропорту Кемерово и ремонт аэропорта в Новокузнецке.

<https://www.pnp.ru/social/senatory-budut-dobivatsya-finansirovaniya-remonta-vpp-v-aeroportu-kemerova.html>

### **РБК ПЕРМЬ; 2020.06.10; ВЛАСТИ ПРИКАМЬЯ НЕ ВНЕСЛИ В ПРОЕКТ БЮДЖЕТА СУБСИДИИ НА РЕЙСЫ В БАРСЕЛОНУ**

Проект краевого бюджета не предусматривает в ближайшей трехлетке средств на субсидирование международного авиарейса из Перми в Барселону. Данные об этом содержатся в пояснительной записке к проекту бюджета на 2021-2023 годы. Документ упоминает только рейс Пермь – Прага, субсидируемый регионом.

Как сообщили РБК Пермь в краевом **министерстве транспорта**, ведомство еще не делало расчеты стоимости организации данного рейса и не направляло их главе региона. «**Минтранс** делал запросы в авиакомпании, чтобы узнать их возможные расчеты. Кроме того, ситуацию осложняет закрытие границ и нестабильный курс валюты. Предметно можно будет разговаривать об открытии этого рейса только после открытия международного авиасообщения из аэропорта Перми», – подчеркнули в ведомстве.

При этом ранее РБК Пермь сообщал, что **Росавиация** выдала разрешение на выполнение рейса Пермь – Барселона авиакомпании «Северный ветер», а краевые власти планировали его субсидировать.

В этой авиакомпании на запрос РБК Пермь пояснили, что имеют бессрочный допуск, но чтобы его сохранить, нужно выполнять полеты.

«Вопрос с субсидированием пока не решен, еще конкурс не был проведен. Авиакомпания имеет допуск к выполнению полетов по маршруту Пермь – Барселона, он действует

бессрочно, но с условием выполнения рейсов. Выполнение рейсов зависит от наличия субсидии и решения руководства», – отметили в авиакомпании. Стоимость выполнения рейса или необходимый объем субсидирования в авиакомпании не комментируют.

Также РБК Пермь сообщал, что краевой **минтранс** обратился к **вице-премьеру** правительства РФ Татьяне Голиковой с просьбой разрешить возобновление рейсов Пермь – Прага. Ответа ведомство пока не получило.

<https://perm.rbc.ru/perm/freenews/5f7d43069a79473f46f9e5ab>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.06.10; ОБЪЕДИНЕНИЕ ПАССАЖИРОВ ПРЕДЛОЖИЛО ПОДУМАТЬ НАД ЗАКРЫТИЕМ ГРАНИЦ РОССИИ**

Общероссийское объединение пассажиров предлагает в связи с ростом числа заболевших коронавирусом рассмотреть возможность закрытия границ, заявил **РИА Новости** **председатель организации Илья Зотов**.

«Общероссийское объединение пассажиров считает, что в текущей ситуации, когда растет число заболевших коронавирусом, следует рассмотреть возможность планового закрытия международных границ. Главное, чтобы это не было принято одним днем: следует ввести сначала планомерное сокращение числа рейсов, а только потом постепенно закрывать границы, чтобы максимальное количество российских туристов, которые находятся сейчас на отдыхе, в том числе и в Турции, могли быть уведомлены об этом заранее и успели вернуться обратно, пройдя все необходимые процедуры по сдаче ПЦР-теста и уведомлении об этом Роспотребнадзора», – сказал Зотов.

Также он отметил, что по его информации, пик второй волны заболевания будет пройден не ранее чем через полтора-два месяца, поэтому число заболевающих сейчас будет только расти.

«Наша страна должна принять целый комплекс мер, одной из которых будет как раз закрытие границ. Всероссийское объединение пассажиров поддерживает данную меру», – добавил он.

Ранее первый замглавы социального комитета Совета Федерации Валерий Рязанский предположил, что в связи с ростом числа заболевших коронавирусом в России вновь могут быть закрыты границы, сокращено количество полетов. В оперативном штабе по борьбе с распространением коронавируса заявили, что закрытие границ России или ограничение авиасообщения не планируется.

<https://ria.ru/20201006/granitsy-1578360391.html>

### **ТАСС; 2020.06.10; «ПОБЕДА» УВЕЛИЧИЛА МАКСИМАЛЬНЫЕ НОРМЫ ПРОВОЗА БАГАЖА ДО 32 КГ**

Лоукостер «Победа» увеличила максимальный разрешенный для перевозки вес багажа до 32 кг. Об этом сообщается на странице лоукостера в Instagram.

«По многочисленным просьбам наших клиентов мы расширили возможности сервиса по провозу багажа: теперь можно оформить перевозку одного места багажа весом 32 кг. Ранее был возможен провоз багажа весом только до 10 или до 20 кг», – отмечается в публикации перевозчика.

Услуга доступна при бронировании билета на сайте авиакомпании, в приложении, а также в колл-центре и аэропорту, отмечается в публикации. При этом на сайте компании пока нет информации о стоимости услуги при оплате на сайте или через колл-центр, однако при оплате в аэропорту стоимость провоза багажа до 32 кг составит 3500 рублей. Провоз одного чемодана до 10 кг стоит от 500 рублей до 3500 рублей (в зависимости от того, с помощью какого сервиса приобретается услуга), 20 кг – от 1 до 3 тыс. рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/9637957>

### **ТАСС; 2020.06.10; АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ СИМФЕРОПОЛЕМ И КРАСНОДАРОМ ВПЕРВЫЕ ПРОДЛИЛИ НА ЗИМУ**

Регулярные авиарейсы между Симферополем и Краснодаром впервые будут продолжены зимой, сообщили журналистам во вторник в **пресс-службе** крымского аэропорта.

Из-за пандемии в этом году курортный сезон в Крыму начался с задержкой. Республика, по разным оценкам, потеряла от 1 до 2 млн туристов. По данным на 1 октября полуостров принял более 5 млн туристов, при этом сейчас продолжается бархатный сезон. Власти Крыма рассчитывают впервые провести круглогодичный сезон.

«Рейсы между столицами Крыма и Краснодарского края будут выполняться трижды в неделю: по средам, пятницам и воскресеньям. Время в пути составит около часа», – говорится в сообщении.

Уточняется, что перелеты выполняет авиакомпания «Азимут», которая зимой также продолжит летать из Симферополя в Минеральные Воды и Ростов-на-Дону. «В Ставропольский край полеты будут выполняться трижды в неделю по средам, пятницам и воскресеньям, а в столицу Ростовской области – ежедневно», – добавили в **пресс-службе**.

Аэропорт Симферополь основан в 1936 году. На протяжении последних пяти лет входит в первую десятку российских аэропортов по объему перевезенных пассажиров, обеспечивая транспортную доступность Крыма. С 2015 года он ежегодно обслуживает более 5 млн пассажиров и в летний период обладает самой широкой маршрутной сетью в России на внутренних воздушных линиях среди региональных аэропортов.

<https://tass.ru/ekonomika/9636721>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.06.10; NORDWIND С 20 НОЯБРЯ НАЧНЁТ ЛЕТАТЬ В КЕМЕРОВО ИЗ ПЕТЕРБУРГА, RED WINGS – С 11 ОКТЯБРЯ ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА**

Авиакомпания Nordwind с 20 ноября начнет выполнять рейсы по маршруту Санкт-Петербург – Кемерово, сообщается на официальном сайте кемеровского аэропорта.

Вылет из Петербурга будет осуществляться поздно вечером по воскресеньям и четвергам, из Кемерово – утром по понедельникам и пятницам. Полёты планируется выполнять на воздушных судах Embraer 190.

В свою очередь, авиакомпания Red Wings с 11 октября начнёт летать по маршруту Екатеринбург-Кемерово.

«Рейсы планируется выполнять на воздушных судах Sukhoi Superjet 100 по вторникам, средам, субботам и воскресеньям. Время вылетов и прилётов зависит от дня недели», – сообщается на сайте аэропорта.

Уточняется, что с 26 октября, с переходом на зимнее расписание рейс будет выполняться по понедельникам, вторникам, четвергам и субботам. Из Екатеринбурга самолёт будет вылетать ночью и прибывать в Кемерово рано утром, вылет в обратном направлении и прибытие в Екатеринбург осуществляется утром в этот же день.

Red Wings через «Объединенную авиастроительную корпорацию» контролирует госкорпорация «Ростех». Основной базовый аэропорт – московское «Домодедово». До недавнего времени эксплуатировала A320/A321. В мае для поддержки российского авиапрома власти одобрили программу поставки Red Wings 60 «суперджетов».

Red Wings в прошлом году перевезла почти 3,1 млн человек и заняла десятую строчку среди крупнейших авиакомпаний РФ.

По данным Росавиации, в 2019 году компания Nordwind перевезла 5,5 млн пассажиров (рост на 13% к 2018 году), став по этому показателю восьмой среди российских перевозчиков. По данным системы «СПАРК-Интерфакс», Nordwind контролирует глава туроператора Regas Touristik Каринэ Букрей.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.06.10; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ПОЛУЧИЛИ ДОПУСКИ К РЯДУ ГРУЗОВЫХ МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕЙСОВ, ПЛАНИРУЮТ РАЗВИВАТЬ ЭТО НАПРАВЛЕНИЕ**

Авиакомпания «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL) получила допуски на выполнение регулярных грузовых авиарейсов по 16 международным направлениям, следует из данных **Росавиации**.

Допуски по десяти из 16 направлений выданы на полеты в Китай (из Екатеринбурга, Москвы, Омска, Барнаула, Жуковского и Новосибирска).

Также авиакомпания получила допуски на грузовые рейсы из Екатеринбурга в Лондон, Амстердам, Париж, Прагу, Милан и Франкфурт-на-Майне.

В **пресс-службе** «Уральских авиалиний» «Интерфаксу» сообщили, что в настоящее время авиакомпания перевозит грузы из 12 городов Китая в страны Европы и СНГ. В авиапарке остается один переоборудованный под грузоперевозки Airbus A321.

«Мы планируем нарастить объемы перевозимых грузов и в ближайшее время намерены переоборудовать еще несколько самолетов», – отметили в **пресс-службе**.

Однако решение, оставлять ли грузовое направление после пандемии, пока не принято.

Как сообщалось, «Уральские авиалинии» в апреле, когда пассажиропоток резко снизился, переоборудовали 12 из 48 самолетов своего авиапарка под перевозки грузов.

Вскоре, когда спрос на полеты начал расти, авиакомпания начала переоборудовать грузовые самолеты снова в пассажирские. Так, в июне, в прежнее состояние было возвращено три из 12 бортов, еще несколько ждали своей очереди. Пять планировалось какое-то время оставить в грузовом варианте.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.06.10; СУД ПРОДЛИЛ ДО 28 ДЕКАБРЯ КОНКУРСНОЕ ПРОИЗВОДСТВО В «АВИАЛИНИЯХ ДАГЕСТАНА»**

Арбитражный суд Дагестана продлил до 28 декабря конкурсное производство в ОАО «Авиалинии Дагестана», следует из данных картотеки суда.

Такое решение суд принял с учетом того, что в настоящее время не изготовлены документы, необходимые для оценки имущества должника, оценка имущества не произведена.

Очередной отчет конкурсного управляющего назначен на 28 декабря.

Ранее сообщалось, что компания Mixjet Flight Support (ОАЭ) в декабре 2012 года обратилась в арбитражный суд Дагестана с заявлением о признании АО «Авиалинии Дагестана» несостоятельным и включении в реестр требований кредиторов задолженности в размере 3,7 млн рублей. В январе 2013 года суд признал данное заявление необоснованным и оставил его без рассмотрения.

В апреле 2013 года Шестнадцатый арбитражный апелляционный суд (Ессентуки) отменил определение суда первой инстанции и ввел в АО «Авиалинии Дагестана» процедуру наблюдения.

В октябре 2013 года арбитражный суд Дагестана признал АО «Авиалинии Дагестана» банкротом и открыл конкурсное производство.

В рамках конкурсного производства в июле 2014 года ОАО «Международный аэропорт «Махачкала» (структура, аффилированная с «Нафта Москвой») приобрело имущественный комплекс «Авиалиний Дагестана» за 297,684 млн рублей.

Росавиация 19 декабря 2011 года аннулировала действие сертификата эксплуатанта ОАО «Авиалинии Дагестана» из-за нестабильного финансового положения авиаперевозчика и нарушений в организации летной работы, техническом обслуживании воздушных судов. В настоящее время компания оказывает только аэропортовые услуги.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.06.10; АЭРОПОРТ ЯКУТСКА ВЗЫСКИВАЕТ С АВИАКОМПАНИИ «ЯКУТИЯ» 214 МЛН РУБ. ЗАДОЛЖЕННОСТИ**

Арбитражный суд республики Саха принял к рассмотрению два иска АО «Аэропорт Якутск» о взыскании с АО «Авиакомпания Якутия» суммарно 214 млн рублей, следует из картотеки арбитражных дел.

Первые заседания каждого из двух дел назначены на 14 и 19 октября.

Как сообщил «Интерфаксу» врио генерального директора аэропорта Константин Сергеев, между компаниями действует договор оказания услуг. В частности, «Аэропорт Якутск» ведет аэропортовое и наземное обслуживание воздушных судов авиакомпании, обеспечивает бортовым питанием и предоставляет гостиничные услуги авиакомпании.

«В ходе исполнения договора у авиакомпании образовалась задолженность перед аэропортом за оказанные услуги. В настоящее время аэропортом ведется плановая претензионная работа по взысканию данной задолженности с авиакомпании», – отметил Сергеев.

Авиакомпания «Якутия» базируется в аэропорту Якутска. Авиакомпания эксплуатирует парк воздушных судов российского и иностранного производства, который включает Boeing-737-700 и -800, Bombardier Q300, Sukhoi SuperJet 100.

В 2019 году авиакомпания выполнила более 12 тыс. рейсов, перевезла свыше 700 тыс. пассажиров.

### **НЕЗАВИСИМАЯ ГАЗЕТА; ВИТАЛИЙ БАРСУКОВ; 2020.05.10; ПРИНЦИПЫ БЕРЕЖЛИВОГО ПРОИЗВОДСТВА ПОЗВОЛИЛИ АЭРОПОРТУ СОЧИ ВЫСТОЯТЬ В ПЕРИОД ПАНДЕМИИ; УПРАВЛЯЮЩИЙ ДИРЕКТОР ВОЗДУШНОЙ ГАВАНИ СЕРГЕЙ ФИЛИППОВ РАССКАЗАЛ О ЕЕ НАСТОЯЩЕМ И БУДУЩЕМ**

Международный аэропорт Сочи за девять месяцев 2020 года почти восстановил пассажиропоток до уровня докризисного. За счет чего главной курортной воздушной гавани удалось справиться с массовым наплывом туристов и сохранить боеспособность в период пандемии, **управляющий директор Международного аэропорта Сочи Сергей ФИЛИППОВ** рассказал корреспонденту «НГ» Виталию БАРСУКОВУ.

– Сергей Евгеньевич, сколько в данный момент составляет турпоток, сколько ежедневно прибывает туристов в Сочи?

– Совсем недавно мы подвели итоги августа текущего года. В третьем летнем месяце Международный аэропорт Сочи обслужил более 1,2 млн пассажиров. Это на 37% больше, чем в августе прошлого года, когда было обслужено 879 452 человек. При этом были побиты рекорды периода проведения Олимпийских игр и чемпионата мира по футболу 2018 года по количеству обслуженных пассажиров в сутки. Самыми активными выдавались выходные дни августа, когда пассажиропоток аэропорта превышал 44 тыс. человек в сутки на прилет и на вылет. Для сравнения, максимальное количество обслуженных пассажиров в сутки в период проведения чемпионата мира по футболу составило 37 тыс. человек.

– Если сравнивать показатели с прошлым годом с января – увеличение или снижение? На сколько?

– По предварительным данным, пассажиропоток за сентябрь текущего года превысит 1 100 000 человек. Пандемия коронавируса крайне негативно сказалась на отрасли в целом, показатели аэропорта упали на 95%. Несмотря на активный рост показателей до пандемии и рекордные цифры после отмены карантина, показатели с января по сентябрь текущего года все еще уступают данным того же периода 2019 года, хотя разница стремительно сокращается: количество обслуженных пассажиров – примерно 5 000 000 (–9%), количество самолетовылетов – около 21 000 (–12%).

– Побит докризисный рекорд пассажиропотока? С чем связываете? Не спадет ли нагрузка в октябре?

– Докризисный рекорд пассажиропотока был побит неоднократно. Это связано в первую очередь с тем, что многие устали от закрытого образа жизни во время карантина. Ожидание лета и ежегодного отдыха усугубилось снижением активности, общения и насыщенных событиями дней в период самоизоляции. Поэтому после отмены карантина многие решили воспользоваться возможностью и незамедлительно направились в Сочи. Даже те люди, которые отдавали предпочтение отдыху за границей, в условиях приостановленного международного авиасообщения взглянули на свою страну и ее возможности с новой стороны.

В сентябре, с учетом начала учебного года, количество туристов уменьшилось, но незначительно – мы понимаем, что по итогам месяца пассажиропоток снова превысит 1 млн человек.

С октября традиционно количество обслуживаемых аэропортом пассажиров сокращается, что связано с окончанием летнего сезона. Ожидаем, что в текущем году число туристов в так называемый низкий сезон будет немного выше за счет действия новой программы стимулирования туристических поездок по России.

– Благодаря чему обеспечена была стабильная работа аэропорта как стратегического предприятия? Сокращали ли персонал в период спада производственной деятельности?

– С целью сохранения штата предприятия и снижения затрат на работу в непроизводительный период был разработан и реализован целый перечень мероприятий, направленных на обеспечение эффективной работы аэропорта.

В первую очередь была утверждена программа по управлению численностью персонала. В соответствии с ней часть персонала непроизводственного блока была направлена на удаленную работу, благодаря чему удалось обеспечить более благоприятный эпидемиологический фон и снизить расходы на содержание офисных помещений. Для персонала производственных подразделений в зависимости от специальности и квалификации были сформированы персональные учебные курсы. В результате свыше 400 человек прошли внеплановое обучение по разработанным учебным программам. Это позволило поддержать рабочие навыки на требуемом уровне и избежать ошибок при возвращении прежних объемов работ.

Далее был разработан проект по стадийному выводу из активной эксплуатации части неиспользуемого оборудования и площадей предприятия, что также позволило снизить затраты на содержание инфраструктуры. К слову, разработанный проект описывал и схему последующего поэтапного ввода в работу ранее выведенных мощностей при условии достижения определенных реперных значений по пассажиропотоку.

Как неотъемлемая часть работы по повышению эффективности, не прекращались улучшения производственных и бизнес-процессов. В результате за период с апреля по сентябрь в подразделениях аэропорта было подано и реализовано свыше 180 улучшений, которые позволили обеспечить качество услуг и стабильно высокий уровень ведения производственных процессов. За это время мы не только поддерживали достигнутый уровень, но и осваивали новые для себя направления работ. Так, например, были разработаны и предложены новые услуги авиакомпаниям: наружная мойка воздушных судов, дополнительная санитарная обработка салона, переработаны услуги по ускоренному обслуживанию воздушных судов и индивидуальному сопровождению пассажиров на посадку с обеспечением минимальных контактов с другими посетителями аэровокзала.

– Что нового в части противоэпидемиологической безопасности было внедрено в аэропорту?

– Отдельно хочется отметить большой объем работы в рамках обеспечения эпидемиологической безопасности наших клиентов, гостей и сотрудников аэропорта. Для

этого было разработано и внедрено в работу 16 санитарных стандартов, требования которых направлены на обеспечение безопасности при нахождении в здании аэровокзала. Были разработаны схемы обслуживания пассажиров, обеспечивающие минимальное количество контактов как с сотрудниками аэропорта, так и с другими пассажирами:

- услуга быстрого прохождения предполетных формальностей (Fast Track);
- использование стоек регистрации «через одну»;
- использование сектора международных авиалиний для регистрации пассажиров внутренних рейсов;
- изменение схемы распределения автобусов туроператора по входным группам;
- использование двух соседних выходов на посадку одного рейса;
- расширение стерильной зоны за счет использования «Атриума»;
- использование системы самостоятельной сдачи багажа.

В целом хочу отметить, что именно слаженная работа коллектива аэропорта и применение подходов производственной системы позволили не только сохранить высокий уровень качества и безопасности обслуживания, но и снизить затраты на операционную работу и сохранить штат предприятия, что в это нелегкое время является очень важным для нас.

– Не попадает ли аэропорт под программы господдержки? Какая сумма требуется, чтобы восполнить затраты на содержание предприятия во время низкой загрузки? Выделило ли средства государство и под какие условия?

– Мы направляли соответствующие документы на получение субсидий и получили поддержку государства. Кроме того, в рамках госпрограммы поддержки отраслей, пострадавших от пандемии, аэропорт получил льготный кредит сроком на 12 месяцев. Это поддержало компанию в период спада спроса на авиаперевозки и помогло вывести показатели производительности на докризисные значения в дальнейшем.

– Какие коррективы вносятся в работу аэропорта из-за коронавируса? Что отменено, что остается под жестким контролем, что соблюдается для безопасности пассажиров?

– В аэропортах Сочи, Краснодара и Анапы мы работаем совместно с консалтинговой компанией «Научно-промышленные консультанты» – специалисты этой компании начали внедрять инструменты безопасного и бережливого производства в России с далекого 2003 года и на сегодняшний день имеют в своем портфеле успешные кейсы в сфере машиностроения, металлургии и в других отраслях экономики. Мы запустили проект «Безопасный аэропорт», направленный на создание новых подходов к организации процессов обслуживания пассажиров в условиях, вызванных пандемией коронавируса. Помимо рекомендаций Роспотребнадзора аэропорт Сочи следует постановлением губернатора края, указаниям **Минтранса России**. В результате:

– на входных группах установлены тепловизоры для измерения температуры тела каждого посетителя и прибывающих пассажиров;

– на входе и внутри терминала расположены санитайзеры для рук;

– мы настоятельно рекомендуем использовать средства индивидуальной защиты (маски и перчатки), их можно приобрести в вендинговых аппаратах и киосках, расположенных по всему аэровокзалу;

– о необходимости соблюдения социальной дистанции напоминает напольная разметка. Посредством акустического информирования рекомендуем провожающим и встречающим сократить время пребывания в терминале аэровокзала;

– производится усиленная санитарная обработка помещений: каждые 2–3 часа осуществляется дезинфекция общественных мест;

– сотрудники обеспечены средствами индивидуальной защиты и ежедневно проходят термометрию перед началом рабочего дня.

Важно то, что реализация всех этих дополнительных мероприятий не должна сказываться на комфорте пребывания людей на территории аэровокзала и на качестве работы сотрудников аэропорта. Эти нововведения в том числе позволили даже в условиях

сложной эпидемиологической обстановки обслужить повышенный пассажиропоток в 2020 году, который даже превысил рекордное количество пассажиров во время Олимпиады.

– Какие условия создаются в аэропорту для комфортного пребывания пассажиров? Запланирована ли модернизация здания, внутренних площадей, возведение пристроек и т.д.? В какое финансирование выльется?

– В этом году мы намерены провести реконструкцию стерильной зоны сектор В, которая подразумевает смену операторов и расширение зоны кафе и ресторанов. Добавятся новые интересные рестораны, которых никогда не было в Сочи. В настоящее время уже ведется работа над проектом строительства новой служебно-технической территории (СТТ) аэропорта.

– Сколько процентов в данный момент в аэропорту выведено под коммерческие объекты? Что они собой представляют? Зайдут ли новые компании, рестораны, бутики? Можете ли корректировать тарифную политику, с чем связано, что цены в разы выше, чем вне аэропорта?

– Коммерческие объекты занимают около 50% площади аэровокзального комплекса – это точки общепита, ретейла и первый в аэропортах края аэроотель. У нас есть все необходимое для пассажира, коротающего время в аэропорту в ожидании вылета своего рейса: места, где можно подкрепиться, приобрести подарки и сувениры, отдохнуть в случае сильной задержки рейса.

Не могу сказать, что цены в аэропорту в разы выше, чем в городе. Разница в 10–15% зависит от формата и обусловлена затратами арендатора на персонал, логистику и себестоимость продукции. Мы предлагаем разный формат под любые возможности пассажиров – от формата «кофе to go» до кафе с официантами. На некоторых точках предлагаем уникальную продукцию, которая доступна только в аэропорту.

– Будут ли меняться правила парковки на территории аэровокзала? Какие нюансы действуют на данный момент?

– Правила парковки поменялись в конце прошлого года. От наших пассажиров стали поступать жалобы на наличие пробок при въезде на территорию аэропорта. Это случилось потому, что некоторые таксисты постоянно курсировали по территории с целью не оплачивать парковку – то есть они заезжали, стояли 15 минут (бесплатное время), выезжали и сразу же снова направлялись на въезд, создавая при этом длинные очереди. Чтобы изменить ситуацию, ввели правило, в соответствии с которым повторный въезд на территорию парковки и бесплатное нахождение в течение 15 минут – времени, необходимого для высадки или, наоборот, встречи пассажиров, – возможно только по истечении одного часа.

– Субсидированные перелеты – есть ли в этом списке Сочи? Кому большая выгода (аэропорт, перевозчик, пассажир) и в каких направлениях действуют?

– Субсидированные перелеты в Сочи осуществляются по 14 направлениям, среди которых рейсы, например, из Брянска, Владикавказа, Иванова, Нижнего Новгорода, Пскова, Тамбова, Ставрополя. При этом все участники процесса получают определенную выгоду. Аэропорт и город Сочи становятся доступными для жителей регионов, которые могут быстро и недорого добраться до главного российского курорта. Увеличение количества туристов способствует развитию санаторно-курортной сферы.

Авиакомпания за счет софинансирования значительно снижает собственные затраты на выполнение рейса и обслуживание воздушного судна в аэропорту. Также получает конкурентное преимущество в виде возможности продажи билетов по наиболее доступным для пассажиров ценам.

Для пассажиров значительно снижаются затраты на перелет. Сэкономленные средства могут быть потрачены на сам отдых или его продолжительность.

– Сколько новых рейсов открылось с начала курортного сезона? Это новые или возобновленные?

– Главным открытием этого сезона стали прямые рейсы из Хабаровска и Владивостока. Полеты по этим направлениям были запущены в начале июля и пользовались большим интересом со стороны туристов – каждый рейс приходил с максимальной загрузкой, а осуществлялись они на широкофюзеляжных воздушных судах Boeing 747–400. Всего с начала июля было обслужено 4800 пассажиров из Владивостока и 5700 человек по направлению Хабаровск–Сочи.

– Планируется ли открытие новых рейсов до конца года? Какие это могут быть авиакомпании? Из каких городов? Как часто планируются рейсы в Сочи? Насколько увеличится пассажиропоток из-за этого?

– Как правило, пик активности приходится на летний сезон. В зимний период навигации количество рейсов и направлений сокращается. Но новшества все же есть. Так, например, с конца октября авиакомпания Nordwind Airlines приступит к расширению маршрутной сети из Международного аэропорта Сочи и увеличению количества рейсов по некоторым направлениям. Помимо ежедневных рейсов в Москву в рамках зимнего расписания будут осуществляться перевозки в Воронеж, Нижний Новгород, Самару, Уфу, Казань, Оренбург и Санкт-Петербург. При этом авиакомпания откроет новые для себя направления из Сочи в Волгоград, Саратов, Тюмень и Ростов-на-Дону.

Помимо увеличения количества рейсов по внутренним направлениям мы продолжаем готовиться к возобновлению международного авиасообщения. Пока Сочи не вошел в число аэропортов, обеспечивающих международные перелеты. Но мы готовы, и как только подобное решение будет принято, сможем незамедлительно приступить к обслуживанию заграничных рейсов.

– Аэропорт осуществляет и грузоперевозки? Из каких стран и какого товара это касается?

– В среднем аэропорт Сочи обслуживает 200 т грузов в месяц. Это все виды грузов, корреспонденция, скоропортящиеся товары и даже опасные грузы, такие как аккумуляторы, сухой лед и т.д. Традиционно аэропорт обеспечивает обслуживание грузоперевозок по России, странам СНГ, налаженным международным направлениям. После закрытия границ в марте текущего года грузоперевозки осуществляются преимущественно по внутренним направлениям.

– Авиационный учебный центр (АУЦ) при аэропорте восстановил стандартную работу после трехмесячного перерыва из-за пандемии. Какие коррективы вообще были внесены в деятельность? И каковы уже результаты, есть положительная динамика?

– Переход на удаленный режим работы сотрудников аэропортов Сочи, Краснодара и Анапы активизировал работу преподавательского состава АУЦ по созданию курсов дистанционного обучения, проведению вебинаров и обучению онлайн. Внедрение технологии «Виртуальный класс» позволило АУЦ проводить обучения преподавателем АУЦ для слушателей из аэропортов Анапы и Краснодара.

За шесть месяцев 2020 года в АУЦ Международного аэропорта Сочи прошли обучение 2865 человек. Это на 12% больше, чем за первое полугодие 2019 года. В числе прошедших обучение – сотрудники аэропортов группы «Базэл Аэро», а также сотрудники других организаций – крупных аэропортов России и авиакомпаний. План по выручке от сторонних клиентов выполнен на 100%. Клиентами авиационного учебного центра стали сотрудники аэропортов Уфы, Липецка, Кирова, Казани, Владивостока и Красноярска.

В прошлом году АУЦ Сочи получил лицензию на обучение по рабочим профессиям. Так, стало возможно на базе учебного центра обучать операторов багажа, груза и почты. В первом полугодии 2020 года сотрудники приступили к обучению по программам «Пожарный», «Рабочий люльки», «Стропальщик».

Для обеспечения кадрового потенциала аэропортов группы компаний «Базэл Аэро» планируется разработка новых уникальных программ.

– Вопрос орнитологической безопасности в аэропорту: какая система в данный момент действует, будет ли усовершенствоваться, сколько фактов попадания птиц в двигатели за все время и с начала года?

– В текущем году в аэропорту Сочи предполагается ввод в эксплуатацию нового биоакустического комплекса для отпугивания птиц. В дополнение к 17 существующим будет установлено еще пять устройств с более совершенным частотным диапазоном звучания, в трансляциях которых используются записи естественных криков бедствия и тревоги птиц, которые встречаются в аэропорту в период миграции или находятся на постоянном пребывании. Характерная черта нового комплекса – более расширенный звуковой диапазон, что позволяет максимально эффективно применять установки на данной территории. В целом комплекс будет перекрывать всю территорию аэропорта и создавать фактор беспокойства для пребывания птиц.

На данный момент в штате аэродромной службы аэропорта Сочи как пассивные, так и активные методы отпугивания птиц:

- звуковые биоакустические установки;
- пропановые пушки – имитаторы выстрела (интервал срабатывания пушки настраиваемый – от 5 минут до получаса. Возможность изменения настроек работы позволяет снизить эффект привыкания у отпугиваемых птиц);
- орнитологические сети;
- зеркальные отпугиватели;
- имитация полета хищной птицы – «кондор»;
- механические отпугиватели, пугало;
- сигнальные ракеты.

В летний сезон производится скашивание травяного покрова на летном поле аэродрома до оптимальной высоты. Это не позволяет птицам использовать территорию в качестве гнездовой, а хищным птицам – в качестве охотничьих угодий.

Автомобиль орнитологов оборудован мобильной биоакустической системой. Она позволяет отпугивать птиц не только на взлетно-посадочной полосе, но и на всей территории аэропорта.

– Сейчас у аэропорта юбилейный год: в ноябре – 75 лет. Как-то будете отмечать, запланированы уникальные события, выставки, открытия памятников и т.д.?

– Да, 75 лет – это большая дата и событие для всех сотрудников аэропорта, поэтому, несмотря на непредвиденные трудности, вызванные пандемией, мы все же планируем отметить юбилей. Живы ветераны, которые в годы войны детьми строили наш аэропорт, потом работали и связывали с ним свою жизнь. Мы благодарны им за труд и самоотдачу. В том числе для них будет организован юбилей. А еще мы хотим, чтобы тепло и добрые воспоминания остались в памяти наших пассажиров, сотрудников и партнеров. Не будем забегать вперед, но скажу, что мы планируем серию мероприятий, которые будут выстроены в одну праздничную линию. Старт уже был дан организацией официального споттинга, который состоялся 15 августа. 10-часовой марафон был посвящен юбилею аэропорта и собрал более 50 участников со всей страны.

[https://www.ng.ru/ideas/2020-10-05/7\\_7981\\_05102020.html](https://www.ng.ru/ideas/2020-10-05/7_7981_05102020.html)

**[Вернуться в оглавление](#)**