



Ежедневный мониторинг СМИ

21 ОКТЯБРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2020.21.10; «ЛАВНА» НЕ СКЛАДЫВАЕТСЯ; ПРОЕКТ УГОЛЬНОГО ПОРТА ВНОВЬ ЗАБУКСОВАЛ	4
ТАСС; 2020.21.10; МИШУСТИН ПОСЕТИТ МУРМАНСКУЮ ОБЛАСТЬ, ГДЕ ПОУЧАСТВУЕТ В ПРИЕМКЕ ЛЕДОКОЛА «АРКТИКА»	5
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИНА ТРУБИЛИНА; 2020.20.10; ХУСНУЛЛИН НАЗВАЛ ТРИ ПРИЧИНЫ СМЕРТНОСТИ НА ДОРОГАХ	6
ТАСС; 2020.20.10; БРЯНСКАЯ ОБЛАСТЬ СТАНЕТ ПИЛОТНОЙ ДЛЯ ВНЕДРЕНИЯ ПРОЕКТА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕШЕХОДОВ	6
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.20.10; В САМОЛЕТАХ МС-21-300 ИСПОЛЬЗУЮТ ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ КОМПОЗИТЫ	7
РЕАЛЬНОЕ ВРЕМЯ; АЛСУ ГУСМАНОВА, АРСЕНИЙ ФАВСТРИЦКИЙ; 2020.21.10; ВАРИАНТЫ ТРАССИРОВКИ М-12: КАКИМ БУДЕТ МАРШРУТ ПЛАТНОГО АВТОБАНА В ТАТАРСТАНЕ; СИЛЬНЫЕ И СЛАБЫЕ СТОРОНЫ РАЗЛИЧНЫХ, В ТОМ ЧИСЛЕ ГИПОТЕТИЧЕСКИХ, ВАРИАНТОВ ПРОХОЖДЕНИЯ ТРАССЫ	7
АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ ТУЛА; АЛЕКСЕЙ МУРАТ; 2020.21.10; ДОРОЖНАЯ РАЗГРУЗКА	12
МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ КУРСК; ОЛЬГА МОИСЕЕВА; 2020.21.10; МИНИСТР УВИДЕЛ «БКАД» ПО-КУРСКИ; СТОЛИЦУ СОЛОВЬИНОГО КРАЯ ПОСЕТИЛ ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ, ЧТОБЫ ВЗГЛЯНУТЬ НА «КАПИТАЛОЕМКИЙ» ОБЪЕКТ	14
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.20.10; МИНТРАНС ВСТАВЛЯЕТ ИНОСТРАНЦАМ ШТРАФЫ В КОЛЕСА; ЗА НЕОПЛАЧЕННЫЕ ПОСТАНОВЛЕНИЯ ВЕДОМСТВО ПРЕДЛАГАЕТ БЛОКИРАТОРЫ И ЗАПРЕТ ВЫЕЗДА ИЗ РОССИИ	15
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.20.10; ВСКРЫТЫЕ РЕЗЕРВЫ; ФУРАМ ЗАПРЕТЯТ ЗАКРЫВАТЬ НОМЕРА НА ПУНКТАХ ВЕСОГАБАРИТНОГО КОНТРОЛЯ	17
КОММЕРСАНТЬ; НИКОЛАЙ ЯБЛОНСКИЙ; 2020.20.10; «УРАЛЬСКИЕ ЛОКОМОТИВЫ» ГОТОВЫ К 2025 ГОДУ ЗАПУСТИТЬ ПРОИЗВОДСТВО ПОЕЗДОВ ДЛЯ ВСМ; ИНВЕСТИЦИИ В ПРОЕКТ ОЦЕНИВАЮТСЯ В 10 МЛРД РУБЛЕЙ	17
РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.20.10; SIEMENS И ПУМПЯНСКИЙ ВЛОЖАТ 10 МЛРД РУБ. В ПРОИЗВОДСТВО ПОЕЗДОВ ДЛЯ ВСМ	18
ГУДОК; ЯНА ПОЗОЛОТЧИКОВА; 2020.20.10; ВСМ НАЧИНАЕТСЯ С УРАЛА; В СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ БУДУТ ВЫПУСКАТЬ ВЫСОКОСКОРОСТНЫЕ ПОЕЗДА	19
ГУДОК; 2020.21.10; СКОРЫЙ ПУТЬ НА ЮГ	21
ИЗВЕСТИЯ; СЕРГЕЙ ГУРЬЯНОВ; 2020.20.10; ПОСАДОЧНАЯ ЯМА: ПОЧЕМУ ДОРОЖНИКОВ НЕ СУДЯТ; В АВАРИИ НА ПЛОХОЙ ДОРОГЕ ВСЕГДА ПРИЗНАЮТ ВИНОВНЫМ ВОДИТЕЛЯ	23

КОММЕРСАНТЬ; ЮЛИЯ ТИШИНА; 2020.21.10; WI-FI ОБНОВИЛ ПРОЕЗДНОЙ; МОСКВА СМЕНИЛА ПОДРЯДЧИКА ДЛЯ ИНТЕРНЕТА В НАЗЕМНОМ ТРАНСПОРТЕ	26
ИЗВЕСТИЯ; АННА РАЗИНА; 2020.20.10; НАЕЗД НА ТАКСИ: АГРЕГАТОРОВ ОБВИНИЛИ В ДТП С УСТАВШИМИ ВОДИТЕЛЯМИ; ВОЗРОСПУЮ АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ТАКСИ СВЯЗЫВАЮТ С ПЕРЕРАБОТКАМИ	27
РБК; АНАСТАСИЯ СКРЫННИКОВА, ВЛАДИСЛАВ СКОБЕЛЕВ; 2020.20.10; ДЕПУТАТЫ РЕШИЛИ ОБЯЗАТЬ АГРЕГАТОРЫ ТАКСИ СОЗДАВАТЬ ФИЛИАЛЫ В РЕГИОНАХ НО РЕАЛИЗАЦИЯ ИДЕИ ГРОЗИТ РОСТОМ ЦЕН ДЛЯ ПАССАЖИРОВ	30
FORBES; ЕЛЕНА ГАНЖУР; 2020.21.10; БИТВА ЗА КУБУ: КТО БУДЕТ ВОЗИТЬ РОССИЯН НА ОСТРОВ СВОБОДЫ	32
КОММЕРСАНТЬ FM; 2020.20.10; АВИАКОМПАНИИ ПОБОРЮТСЯ ЗА КУБУ; КОМУ ИЗ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ВЫДЕЛЯТ КВОТЫ НА ПОЛЕТЫ В СТРАНУ	34
КОММЕРСАНТЬ; НИКИТА КОРОЛЕВ, ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ; 2020.21.10; ФАБРИКА-ЦИФРА; ГОСУДАРСТВО ПОДЕЛИТСЯ ДАННЫМИ ГРАЖДАН С БИЗНЕСОМ.....	36
КОММЕРСАНТЬ; ДИАНА ГАЛИЕВА, ОЛЕГ САПОЖКОВ, АНАСТАСИЯ МАНУЙЛОВА, ТАТЬЯНА ГРИШИНА; 2020.21.10; ПРИШЛА КАЗНА – ОТКРЫВАЙ ВОРОТА; СИСТЕМА КАЗНАЧЕЙСКИХ ПЛАТЕЖЕЙ МОЖЕТ СОКРАТИТЬ ГОСАППАРАТ	37
КОММЕРСАНТЬ ВОРОНЕЖ; ИРИНА ЛОБАНОВА, АЛЕКСАНДР ПРЫТКОВ, АНДРЕЙ ЦВЕТКОВ; 2020.21.10; «НЕ ТОЛЬКО СОВЕСТЬ, НО И ШТРАФЫ»; ВОДИТЕЛЕЙ ЧЕРНОЗЕМЬЯ ПРИУЧАЮТ НЕ ВЫЕЗЖАТЬ НА ПОЛОСЫ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА	38
КОММЕРСАНТЬ ВОРОНЕЖ; 2020.20.10; «ТАМБОВ» ПОДЛЕТАЕТ К РЕКОНСТРУКЦИИ; МЕСТНЫЙ АЭРОПОРТ МОЖЕТ БЫТЬ ОБНОВЛЕН ЗА 4,5 МЛРД РУБЛЕЙ.....	40
КОММЕРСАНТЬ КАЗАНЬ; КИРИЛЛ АНТОНОВ; 2020.20.10; В МОСКВУ ПОДБРОСЯТ ЗА 499 РУБЛЕЙ; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ЗАПУСТИЛИ РЕЙС ИЗ КАЗАНИ В ЖУКОВСКИЙ.....	42
ИЗВЕСТИЯ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ, АНАСТАСИЯ ГАВРИЛЮК; 2020.21.10; «ЯБЛОЧНЫЙ» РЕЙС: КАК В РОССИЮ ПОПАДАЮТ КОНТРАБАНДНЫЕ АЙФОНЫ; ЭКСПЕРТЫ ОЦЕНИЛИ ДОЛЮ СЕРОГО РЫНКА В 10-13%	43
КОММЕРСАНТЬ ЕКАТЕРИНБУРГ; 2020.20.10; «НУЖНО ПРОВОДИТЬ ТЩАТЕЛЬНЫЙ ОТБОР ЧАСТНЫХ ПАРТНЕРОВ»; ИНТЕРВЬЮ: МАКСИМ ПРАЧИК, ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР КОРПОРАЦИИ РАЗВИТИЯ СРЕДНЕГО УРАЛА.....	45
КОММЕРСАНТ ЕКАТЕРИНБУРГ; ВОПРОС ЦЕНЫ; МНЕНИЕ АНАЛИТИКА: СТАРШИЙ АНАЛИТИК ИАЦ «АЛЬПАРИ» АННА БОДРОВА	46
ПЯТЫЙ КАНАЛ; 2020.20.10; ВЫЕЗД ИЗ РОССИИ ГРУЗОВИКОВ И АВТОБУСОВ С ЗАРУБЕЖНЫМИ НОМЕРАМИ ХОТЯТ БЛОКИРОВАТЬ	47
РБК; МИХАИЛ ЮШКОВ; 2020.20.10; ВЛАСТИ НАЗВАЛИ УСЛОВИЕ СОКРАЩЕНИЯ ПОЕЗДОК МЕЖДУ РОССИЕЙ И БЕЛОРУССИЕЙ.....	47
ИЗВЕСТИЯ; 2020.20.10; БЕЛОРУССИЯ РАЗРЕШИЛА ТРАНЗИТ ИНОСТРАНЦАМ БЕЗ СПРАВКИ ОБ ОТСУТСТВИИ	48
ТАСС; 2020.20.10; ГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА ПЕРВЫЙ ЭТАП СТРОИТЕЛЬСТВА ОБХОДА ТОЛЬЯТТИ С МОСТОМ ЧЕРЕЗ ВОЛГУ	49
ПРАЙМ; 2020.20.10; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ ОТКРЫТЬ ПУНКТ ПРОПУСКА В ПОРТУ ВАНИНО ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ.....	49

Министерство транспорта РФ

ПРАЙМ; 2020.20.10; ЗАМПРЕД СОВЕТА ПРИ МИНТРАНСЕ РФ ПРЕДЛАГАЕТ СОЗДАТЬ В ПАРКАХ ЗОНЫ БЕЗ ВЕЛОСИПЕДИСТОВ	50
Ъ; ГЕОРГИЙ ПОРТНОВ; 2020.20.10; РОСТЕХНАДЗОР СНОВА СУДИТСЯ С МИНТРАНСОМ ИЗ-ЗА ФРУНЗЕНСКОГО МОСТА.....	50

ПУБЛИКАЦИИ

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2020.21.10; «ЛАВНА» НЕ СКЛАДЫВАЕТСЯ; ПРОЕКТ УГОЛЬНОГО ПОРТА ВНОВЬ ЗАБУКСОВАЛ

Как выяснил “Ъ”, падение цен на уголь вновь поставило под вопрос строительство порта «Лавна» на западном берегу Кольского залива. Основные грузоотправители так и не подписали обязывающие соглашения о загрузке терминала и не стремятся участвовать в проекте, в который государство уже вложило 32 млрд руб. Оператор проекта утверждает, что проводит корректировку его финансовой модели, бизнес-плана и сроков реализации. Однако эксперты сомневаются, что в сегодняшних реалиях у угольного порта в принципе есть перспективы.

Строительство угольного терминала «Лавна», первую очередь которого планировали запустить в конце 2020 года, может быть отложено на неопределенный срок, рассказали “Ъ” собеседники в отрасли. По их словам, на последних совещаниях представители угольных компаний-инвесторов уже говорили, что терминала «не будет».

Ключевая проблема в том, что в условиях кризиса и падения цен на уголь грузоотправители так и не подписали обязывающие документы по загрузке терминала на условиях take-or-put.

Как рассказывают источники “Ъ”, об отсутствии таких соглашений упоминал 14 августа глава Минтранса Евгений Дитрих на заседании рабочей группы Госсовета по транспорту и энергетике. Он отмечал, что государство уже вложило в проект 32 млрд руб., а ГТЛК – 15 млрд руб.

Решение о строительстве угольного терминала «Лавна» в рамках развития Мурманского транспортного узла было принято еще в 2012 году. Изначально проект мощностью 18 млн тонн должны были реализовать «Кузбассразрезуголь» (входит в УГМК Искандара Махмудова и Андрея Бокарева) и «СДС-Уголь» Михаила Федяева и Владимира Гридина. Но в итоге они вышли из проекта, и его приобрела ГТЛК (см. “Ъ” от 23 октября 2016 года). В 2018 году было принято решение строить «Лавну» по концессии (см. “Ъ” от 5 октября 2018 года). Стоимость оценивалась в 24 млрд руб. Частный инвестор должен вложить 0,9 млрд руб. в подъездные железнодорожные пути, сама железная дорога (18 млрд руб.) строится за счет бюджета, как и дноуглубление и системы навигационного обеспечения (1,8 млрд руб.).

В ноябре 2018 года Росморречфлот подписал концессионное соглашение с оператором проекта ООО «Морской торговый порт «Лавна» (МТП «Лавна»). А в апреле 2019 года был сформирован состав акционеров. По данным “Ъ”, основные доли – по 30% – получили «Бизнесглобус», действующий в интересах Андрея Бокарева, и Центр развития портовой инфраструктуры, формально принадлежащий Борису Гутцову. Еще 25% у «СДС-Угля», 10% – у подконтрольной ОАО РЖД «РЖД – Инфраструктурные проекты», а 5% осталось у ГТЛК (см. “Ъ” от 14 февраля 2019 года).

В марте губернатор Мурманской области Андрей Чибис заявил, что порт «Лавна» будет запущен в 2022 году и выйдет на проектную мощность 18 млн тонн в год в первом квартале того же года. Источники “Ъ” летом рассказывали, что у проекта возникли сложности со строительством железной дороги.

В данный момент проводится корректировка финансовой модели, бизнес-плана проекта и сроков реализации концессии, сообщил “Ъ” гендиректор МТП «Лавна» Игорь Фрейдин, связав это с изменением конъюнктуры рынка угля на фоне пандемии, а также сдвигом сроков строительства железной дороги. Проект будет реализован, добавил он: проектная

документация подготовлена, оборудование закуплено, строительство дороги продолжается, проводятся работы по открытию финансирования от Газпромбанка. Банк готов был предоставить ГТЛК более 30 млрд руб. на реализацию проекта.

В Минтрансе “Ъ” сообщили, что строительство объектов федеральной собственности в рамках развития терминала «Лавна» ведется согласно графику, предусмотренному госконтрактом. Рассматриваются возможные варианты дополнения угля другими видами грузов, например, минеральными удобрениями и железной рудой, заключили в министерстве.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров говорит, что ключевая проблема связана со сроками строительства железной дороги из-за ситуации с коронавирусом.

Это приведет к сдвигу сроков реализации проекта, но об отказе от него говорить преждевременно, считает эксперт. Однако, по мнению Максима Худалова из АКРА, на сегодня строительство угольного терминала в западном направлении не имеет перспектив. «Декарбонизация ЕС – это долгосрочный тренд, возить уголь из западных портов в Азию в определенные моменты рыночной конъюнктуры можно, но закладываться на такое развитие слишком рискованно», – говорит аналитик. Потенциально заменой углю для «Лавны» могли бы стать удобрения, которые Белоруссия планирует переориентировать на российские порты, но этот вариант также представляется рискованным. По мнению Максима Худалова, концентрироваться на одном грузе – «опасная стратегия» и будущее в РФ за универсальными портами.

<https://www.kommersant.ru/doc/4539838>

ТАСС; 2020.21.10; МИШУСТИН ПОСЕТИТ МУРМАНСКУЮ ОБЛАСТЬ, ГДЕ ПОУЧАСТВУЕТ В ПРИЕМКЕ ЛЕДОКОЛА «АРКТИКА»

Премьер-министр России Михаил Мишустин в среду посетит с рабочей поездкой Мурманскую область, где примет участие в торжественной церемонии приемки головного универсального атомного ледокола «Арктика». Об этом сообщает пресс-служба кабмина.

Также у премьера запланировано совещание о развитии Северного морского пути (СМП), на котором будут обсуждаться вопросы развития инфраструктуры Арктической зоны РФ и СМП, развития грузовой базы и обеспечения ледокольной проводки грузов. В совещании примут участие зампреда правительства РФ Юрий Борисов, вице-премьер – полпред президента РФ в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев, а также главы МЧС, Минприроды, Минвостокразвития, Минэнерго, Минфина, Минцифры и **Минтранса РФ**, руководители арктических регионов и предприниматели.

Кроме того, во время поездки Мишустин встретится с инвесторами Арктической зоны. Во встрече примут участие вице-премьер Трутнев, главы Минвостокразвития и Минфина РФ и полпред президента в Северо-Западном федеральном округе Александр Гуцан.

Глава российского кабмина также встретится с губернатором Мурманской области Андреем Чибисом.

Атомный ледокол «Арктика» – первый из серии 22220, был заложен на Балтийском заводе (входит в «Объединенную судостроительную корпорацию», ОСК) 5 ноября 2013 года, спущен на воду 16 июня 2016 года. Помимо «Арктики», в серию войдут еще четыре ледокола: «Сибирь», «Урал», «Якутия» и «Чукотка». Планируемые даты их ввода в эксплуатацию: 2021, 2022, 2024 и 2026 годы. Также сейчас осуществляется строительство головного ледокола «Лидер», ввод в строй которого ожидается в 2027 году.

Уникальная двухосадочная конструкция позволяет использовать атомоходы проекта 22220 как в глубокой воде, так и в устьях полярных рек. Это преимущество делает судно универсальным и увеличивает географию его эксплуатации. Серия принципиально новых атомных судов проекта 22220, созданных для решения стратегических задач по освоению и развитию Арктики, обеспечит круглогодичную навигацию в западном районе Арктики,

что позволит достигнуть необходимого уровня грузоперевозок по Северному морскому пути.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИНА ТРУБИЛИНА; 2020.20.10; ХУСНУЛЛИН НАЗВАЛ ТРИ ПРИЧИНЫ СМЕРТНОСТИ НА ДОРОГАХ

Заседание правительственной комиссии по безопасности дорожного движения провел **вице-премьер Марат Хуснуллин**.

Ключевые задачи комиссии – снижение количества ДТП и уровня смертности на дорогах, напомнил **Хуснуллин** участникам.

«Анализ смертности за 2019 год показал, что существует три ключевые причины, каждая из которых унесла более 4000 жизней: наезды на пешеходов, причем 80% из них вне пешеходных переходов, вождение в нетрезвом виде и выезд на встречную полосу движения. Именно на этих факторах мы сконцентрируем свою работу. Каждое предложение, которое будет выноситься на правительственную комиссию, прошу соотносить с этими тремя факторами», – подчеркнул **Хуснуллин**.

Он попросил участников комиссии активнее включаться в работу и присылать свои предложения. Пока поступили предложения лишь от МВД и правительства Москвы, отметил он.

С докладом о безопасности пешеходов выступил губернатор Брянской области Александр Богомаз. По итогам его выступления **Хуснуллин** дал поручение региону совместно с МВД России и **Минтрансом** подготовить перечень мер по снижению смертности пешеходов в Брянской области, который потом можно будет масштабировать на страну.

<https://rg.ru/2020/10/20/husnullin-nazval-tri-prichiny-smertnosti-na-dorogah.html>

ТАСС; 2020.20.10; БРЯНСКАЯ ОБЛАСТЬ СТАНЕТ ПИЛОТНОЙ ДЛЯ ВНЕДРЕНИЯ ПРОЕКТА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕШЕХОДОВ

Власти Брянской области совместно с МВД и **Минтрансом** подготовят перечень мер по снижению смертности пешеходов, которые затем можно будет масштабировать на всю страну. Такое поручение дал во вторник **вице-премьер РФ Марат Хуснуллин** по итогам заседания правительственной комиссии по безопасности дорожного движения, говорится в сообщении его пресс-службы.

«В ходе заседания с докладом о безопасности пешеходов выступил губернатор Брянской области Александр Богомаз. По итогам выступления **Марат Хуснуллин** дал поручение региону совместно с МВД России и **Минтрансом России** подготовить перечень мер по снижению смертности пешеходов в Брянской области, который потом можно будет масштабировать на страну», – говорится в сообщении пресс-службы вице-преьера РФ.

Как в свою очередь сообщил на своей странице «ВКонтакте» губернатор Брянской области Александр Богомаз, регион станет пилотным для реализации этого проекта.

«Брянская область станет единственным пилотным регионом, в котором будет реализован новый общероссийский проект по созданию условий для обеспечения безопасности пешеходов на дорогах», – отметил Богомаз. О подробностях проекта пока не сообщается. По словам Богомаза, вопросам безопасности дорожного движения в регионе уделяется особое внимание. Так, по его словам, за девять месяцев 2020 года зафиксировано снижение на 15% числа ДТП с пострадавшими пешеходами.

Какие проблемы надо решить

Хуснуллин в ходе заседания напомнил, что анализ смертности на дорогах за 2019 год показал, что существует три ключевые причины, каждая из которых унесла более 4 000 жизней: наезды на пешеходов, причем 80% из них вне пешеходных переходов, вождение в нетрезвом виде и выезд на встречную полосу движения.

«Именно на этих факторах мы сконцентрируем свою работу», – **подчеркнул вице-премьер**.

<https://tass.ru/obschestvo/9768085>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.20.10; В САМОЛЕТАХ МС-21-300 ИСПОЛЬЗУЮТ ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ КОМПОЗИТЫ

Основные силовые элементы планера нового российского ближне-среднемагистрального узкофюзеляжного пассажирского самолета МС-21-300 будут выполнены с использованием отечественных композитных материалов, сообщили в Минпромторге. Ход сертификационных испытаний самолета в ходе совещания обсудили 20 октября 2020 года **первый заместитель министра транспорта России – руководитель Росавиации Александр Нерадько** и заместитель главы Минпромторга России Олег Бочаров.

Испытания нового самолета идут по программам, одобренным сертификационными центрами. В ходе испытаний подтверждается соответствие типовой конструкции самолета МС-21-300 требованиям сертификационного базиса. Как сообщил **Александр Нерадько, Росавиацией** приняты в работу заявки на получение одобрения главных изменений к сертификату самолета. Одна из них связана как раз с применением отечественных композитов, другая – с установкой двигателей ПД-14 (модель МС-21-310).

По словам Олега Бочарова, российские производители композитов совместно с разработчиком самолета МС-21 провели квалификационные испытания отечественных материалов в соответствии с авиационными правилами. Переход на российские материалы не приведет к ухудшению летно-технических и экономических показателей самолета МС-21-300, отметил он.

Работы по подготовке к первому полету самолета МС-21-310 с двигателями ПД-14 идут по графику. Завершается монтаж систем воздушного судна, ведется отработка программного обеспечения для интеграции двигателей и системы управления самолетом.

Семейство перспективных российских самолетов МС-21 разрабатывается корпорацией «Иркут», входящей Объединенную авиастроительную корпорацию.

<https://rg.ru/2020/10/20/v-samoletah-ms-21-300-ispolzuiut-otechestvennye-kompozity.html>

РЕАЛЬНОЕ ВРЕМЯ; АЛСУ ГУСМАНОВА, АРСЕНИЙ ФАВСТРИЦКИЙ; 2020.21.10; ВАРИАНТЫ ТРАССИРОВКИ М-12: КАКИМ БУДЕТ МАРШРУТ ПЛАТНОГО АВТОБАНА В ТАТАРСТАНЕ; СИЛЬНЫЕ И СЛАБЫЕ СТОРОНЫ РАЗЛИЧНЫХ, В ТОМ ЧИСЛЕ ГИПОТЕТИЧЕСКИХ, ВАРИАНТОВ ПРОХОЖДЕНИЯ ТРАССЫ

Еще не утвержденная трассировка М-12 продолжает вызывать споры среди общественности. В начале октября в Казани состоялся очередной митинг. Требовать переноса трассы собрались более трехсот человек. Люди опасаются, что автобан пройдет слишком близко к их домам, а его строительство приведет к загрязнению водоемов и вырубке лесов. Пока окончательного решения по маршруту М-12 нет. «Автодор», который занимается проектом, рассматривает несколько вариантов. Точная трассировка будет определена только после завершения проектирования и утверждения проекта Главгосэкспертизой. О том, как власти намерены урегулировать вопрос с жителями близлежащих к трассе домов, какие варианты трассировки рассматриваются сейчас и многие другие детали проекта – в материале «Реального времени».

Путь к масштабному проекту

Что трассе М-12 быть, **премьер-министр России Михаил Мишустин** подтвердил в июле текущего года, во время визита в Татарстан. На совещании в ОЭЗ «Алабуга», он фактически дал старт реализации мегапроекта.

Дороге предназначено стать частью транспортного коридора Европа – Западный Китай. Он протянется на 8,4 тыс. километров и призван существенно расширить торгово-экономические связи между Россией, в том числе – Татарстаном, и Западным Китаем.

Идея магистрали, связывающей Европу и Китай, возникла еще в нулевых годах. Торговые отношения Старого Света и КНР стремительно развивались, обороты росли. Товарами приходилось обмениваться по морскому пути. Так они добираются 45 суток, но после строительства автомобильного коридора, путь должен сократиться в 4,5 раза – до 10 суток. Масштабы проекта по влиянию на развитие континента сравнивают со строительством Суэцкого канала, Транссибирской магистрали и тоннеля под Ла-Маншем. М-12 – одна из частей магистрали «Европа – Западный Китай»

На российский участок дороги придется две тысячи километров. М-12 – одна из частей магистрали протяженностью 795 километров. Автотрасса обеспечит скоростное автосообщение между территориями Московской, Владимирской, Нижегородской областей, Республик Чувашия и Татарстан.

Ее появление сократит время поездки из Казани до столицы почти в два раза: с 12 до 6,5 часа. К тому же трасса обещает стать надежным логистическим инструментом для выстраивания эффективных торгово-экономических отношений между регионами. Но не все видят в проекте только плюсы. В начале предполагалось, что трасса может пролечь между новым и старым поселками Орел и это вызвало беспокойство населения.

В начале октября они в очередной раз вышли на согласованный митинг, желая быть услышанными. На плакатах – те же самые призывы «Проектировщики М-12, оставьте нашим детям лес и чистый воздух». Беспокойство у людей вызывает и то, что трасса может разделить ряд населенных пунктов на части.

– Трасса должна пройти конкретно через наш поселок, – сообщила на митинге Лариса Нугманова, чей дом находится в поселке Орел. – Наш населенный пункт фактически лишается инфраструктуры. В части, которая будет отделена от нас трассой, остаются магазины, аптеки, медпункты, а наш кусочек поселения остается без ничего. Нам обещают построить эстакаду, но ситуация непонятна. Получается, маломобильные граждане будут отрезаны от всего.

Позже этот маршрут был пересмотрен, но недовольные – остались.

– Конечно, при проектировании строящихся автомобильных дорог их трассу целесообразно прокладывать в обход населенных пунктов. Но при отсутствии такой возможности дорога может быть проложена и через населенный пункт или в непосредственной близости, – рассказывает **руководитель пресс-службы ГК «Автодор» Татьяна Шадрина**. – И здесь важно, чтобы объект не оказывал воздействия на прилегающие территории сверх норм. С этой целью выполняется прогнозная оценка негативного воздействия расчетного транспортного потока. В случае необходимости устанавливаются акустические экраны, выполняется замена окон с проветривающим шумозащитным устройством, монтаж шумозащитной облицовки строений. Безопасное расстояние до объектов варьируется в зависимости от эффективности мероприятий, определенных проектной документацией. Для того, чтобы не разрывать сложившиеся связи внутри региона, предусмотрено строительство путепроводов местных и региональных дорог, пешеходных переходов, – в интервью «Реальному времени» обозначил свою позицию «Автодор».

Но какие именно населенные пункты встанут на пути у М-12, пока неясно. Понадобились разъяснения. Их во время пресс-конференции, что состоялась 30 сентября на площадке «Татар-информ» в режиме видеоконференцсвязи, дал глава «Автодора». Вячеслав Петушенко подчеркнул, что окончательного проекта у заказчика строительства еще нет, и выводы делать рано.

Окончательного проекта у заказчика строительства еще нет, и выводы делать рано. Документ появится в течение трех недель.

Также руководитель госкомпании раскрыл некоторые детали трассировки, вариантов которой сейчас несколько. Впрочем, старался не слишком вдаваться в подробности.

Первый вариант трассировки

Первая оформленная версия трассировки (синий пунктир на карте, – прим. ред.) появилась в 2018 году. Путь должен был пролегать по территориям Апастовского, Верхнеуслонского, Камско-Устьинского, Лаишевского и Пестречинского районов, пересекая трассы Казань – Буинск – Ульяновск (Р241), Казань – Оренбург (Р239). Точка вхождения на территорию Татарстана – Кайбицкий район. Маршрут также проходил мимо села Никольское и Кирби и вел на дорогу Шали – Сорочьи Горы.

К списку новых объектов планировали добавить мост через Волгу, который продублирует мост в Займищах. Тогда проектировщики предложили построить объект рядом с селом Кзыл-Байрак в Верхнеуслонском районе. Это устроило не всех и на митинг пришли люди с плакатами «Не хотим жить под мостом».

Впрочем, от этого маршрута пришлось отказаться даже не по причине народных волнений. По одной из версий, основной причиной отказа от этого варианта стало прохождение нефтепровода «Холмогоры – Клин» (принадлежит АО «Транснефть-Прикамье», – прим. ред.) в непосредственной близости от маршрута, удобного для размещения моста. С технической точки зрения, размещение по соседству двух таких объектов – невозможно. Это опасно.

Хотя саму трассировку многие признавали заслуживающей внимания: глубина и состояние дна водоема значительно облегчили бы работу, ширина реки позволяла построить менее длинную, чем в любом другом месте переправу, протяженностью всего 3 641 м. Кроме того, далее дорога проходила бы по ряду неиспользуемых полей и землям лесного хозяйства. Населенных пунктов в этом направлении меньше, чем в каком-либо другом.

Второй вариант трассировки

Нефтепровод, перенести который просто физически почти невозможно – не единственная причина, по которой пришлось изменить планы. **Замминистра транспорта и дорожного хозяйства РТ Артем Чукин** так же отметил, что в районе Кзыл-Байрака очень крутой берег, что заставило бы строителей дороги «раскрывать широкую выемку» – то есть скрыть часть откоса, создавая искусственное углубление под прохождение трассы. Пришлось уйти севернее – туда, где рельеф берега и подъезды к нему – более удобные (зеленый маршрут на карте, – прим. ред.). Кроме того, это открывало возможность совместить часть маршрута с еще одним планируемым к реализации логистическим проектом: «Южный обход города Казани» (красный пунктир на карте, – прим. ред.). Правда, мост в этом случае серьезно подрастает в длину и достигнет уже 4 700 метров.

В новом варианте трассировка вплотную приблизилась к участку в 259 гектаров, находящемуся в долгосрочной аренде у Группы ТАИФ, и на котором еще с 2006 года компания планировала построить санаторий.

Предлагая альтернативные варианты во время обсуждения трассировки, звучали предложения пустить дорогу по этому, практически единственному, пока еще не застроенному участку береговой линии. Теоретически вывести мост в этой точке арендованного Группой ТАИФ участка можно. Однако по карте (желтый пунктир) ясно видно, что в таком случае, поднимаясь к «Южному обходу», трасса неминуемо «прокатится» прямо по поселку Орел. И это точно не придется местным жителям по душе. Первая и вторая альтернативные трассировки предлагаются самими жителями населенных пунктов, попадающих в «зону тяготения» трассы (коричневый и фиолетовый маршруты на карте, – прим. ред.). Но они не нашли поддержки у проектировщика, так как снижают экономическую эффективность трассы.

Вторая рассматриваемая (но пока еще не принятая) версия трассировки, несмотря на то, что трасса не заходит ни в один населенный пункт и располагается на допустимом (согласно установленным нормам дорожного строительства) расстоянии от окраины поселков, сел и деревень (от 100 метров до 1,5 км), тоже вызывает множество недовольства у жителей населенных пунктов, находящихся в так называемой «зоне

тяготения» к дороге. Частные владения пострадать не должны – отметил 30 сентября на пресс-конференции в «Татар-информ» предправления «Автодора» Вячеслав Петушенко. Но если такое все-таки произойдет, то выход из ситуации российским законодательством давно предусмотрен:

– В первую очередь нам нужно определиться с трассировкой. И если она по каким-то причинам попадет на частные владения, то земля будет выкупаться по рыночной стоимости для государственных нужд. В этом случае будет проводиться оценка. Если владелец земли не будет согласен, он вправе обратиться в суд, – сообщил Петушенко.

Not in my back yard: не на моем заднем дворе

В сентябре текущего года, во время специально организованной Миндортрансом РТ для журналистов республики дискуссии по теме строительства М-12, директор Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ Михаил Блинкин подчеркнул:

– Не было в мировой практике дорог, по поводу которых не возражала бы общественность. Просто не было! Есть такое понятие – NIMBY (not in my back yard (англ.), – прим. ред.). «Не на моем заднем дворе» – это стандартная психология жителей любого города мира. У меня, у всех моих родственников есть машины, все ездят. Дорога необходима, но не на моем заднем дворе! И эксперт должен четко понимать, идет ли речь об эффекте NIMBY либо о том, что надо искать какие-то компромиссы.

При этом он добавил:

– Глобальных компромиссов по трассировке [дорог] не бывает. Это принципиальные вещи. Локальные, когда планы переносят на местность, вполне могут быть.

И это в самом конце сентября, на пресс-конференции в «Татар-информ» подтвердил глава правления «Автодор» Вячеслава Петушенко:

«Люди, мягко говоря, вводят всех в заблуждение, утверждая, что трасса пройдет по тому или иному дому, участку, так как окончательный вариант трассировки еще не принят», – отметил Петушенко, отвечая на вопрос журналиста о протестном движении относительно строительства трассы М-12. Впрочем, предправления «Автодора» добавил, что раздувать конфликт госкомпания точно не хочет.

По словам предправления «Автодора», окончательное решение о трассировке татарстанского участка и месте мостового перехода через Волгу не принято по понятной причине. В первую очередь, потому что госкомпания ищет оптимальные для собственников земельных участков варианты.

Несмотря на отсутствие четкого ответа о втором варианте трассировки, некоторые детали Вячеслав Петушенко все же рассказал. Дубль два был разработан по причине близости пролегания маршрута одного из ключевых объектов – моста к опасному объекту (нефтепроводу), неудобного рельефа местности и по рекомендации руководства республики. Новый маршрут разработали московское НИИ «Союздорпроект» и компания «Петербургские дороги» из северной столицы.

Второй вариант – дорожке первого. Маршрут получается более изогнутый, чтобы обойти стороной часть населенных пунктов, через которые изначально планировалось пролегание трассы. Таким образом, татарстанская дистанция, строить которую на условиях субподряда будут татарстанские же компании, удлинится на 12 километров – до 145 км вместо прежних 133. Стоимость реализации проекта вырастет на 24 млрд рублей и составит 162 млрд. В целом трасса Москва – Казань обойдется в 730 млрд рублей. Реализация проекта планируется на условиях государственно-частного партнерства: 60% всех средств будут выделены из федеральной казны, оставшиеся 40% – частные инвестиции. Впрочем, предправления «Автодора» сообщил, что в проекте есть еще и третий вариант трассировки.

Подготовительные работы по М-12 стартуют уже в 2020 году

– Я полагаю, что в этом году мы начнем подготовительные работы, а в полном объеме строительство начнется во второй половине 2021 года, – сообщил предправления

«Автодора» 30 сентября во время пресс-конференции в «Татар-информ». До начала работ трассировку М-12 должно утвердить **Федеральное дорожное агентство**, а это возможно лишь при наличии согласования со стороны субъекта РФ Республики Татарстан и ряда ведомств, включая Минэнерго, Минлесхоза, Минэкологии.

9 октября на итоговой коллегии Минтранса РФ первый замминистра транспорта РФ Иннокентий Алафинов в своем докладе отметил: «...из девяти этапов М-12 уже сейчас законтрактованы восемь этапов на принципах «проектирование плюс строительство», так сказать, первые крупные ласточки ЕРС-контрактов в автодорожном строительстве».

Начальной точкой для входа М-12 в Татарстан по-прежнему планируют сделать Кайбицкий район.

Оттуда трасса пройдет по Апастовскому, Верхнеуслонскому, Камско-Устьинскому, Лаишевскому и Пестречинскому районам. По новой схеме, трасса приблизится к Казани, с выходом к реке Волге на участке между деревнями Гребени и Нариман. По селу Никольское маршрут проходить не будет.

Порядка 30 поселков окажутся на удалении от М-12 от 100 до 1500 метров. Мост через Волгу переместится ближе к Казани на 10 километров – что позволит совместить трассу с частью планируемого к строительству южного обхода столицы Татарстана. В результате 20-километровый участок в этом направлении станет платным. Примерную стоимость километра пути, разработчики пока оценивают в пределах 2,5 рубля. Проезд негабаритной техники будет ограничен, а вот для всего остального автотранспорта заезд сделают упрощенным.

«Шлагбаумов на въездах на М12 не будет»

В **Министерстве транспорта и дорожного хозяйства Татарстана** уточнили, что на автобанах предполагается строительство 15 развязок, что сделает возможным заезд с региональных дорог. Казанский въезд планируется расположить не более чем в 20–30 километрах от столицы Татарстана, чтобы сделать его удобней для автомобилистов, а путь до Москвы – короче и комфортнее. Автобан постараются построить максимально близко к Казанскому аэропорту.

– Шлагбаумов на въездах на М-12 не будет. Трасса будет оснащена проектом «Умная дорога», – отметил Петушенко. По его словам, качество трассы и оснащение продвинутой системой, позволит использование на М-12 беспилотных автомобилей. В ноябре текущего года в Подмоскovie пройдут тестовые испытания, а затем наработки будут распространены на строящуюся автомагистраль.

Деньги за оплату проезда пойдут на погашение долгов перед инвесторами. Но, как разъяснили «Реальному времени» в организации, для любой платной автодороги правительством определен предельный максимальный тариф. Назначить цену выше не получится. Сейчас речь идет о сумме в 2,5 рубля за километр пути, но точный размер платы за проезд «Автодор» установит после того, как будут проведены точные расчеты окупаемости проекта.

– Мы также дифференцируем тариф в зависимости от категории транспортных средств, формы оплаты (наличные или транспондер), времени суток, дня недели, сезона. Для этого изучаем кривые неравномерности транспортного потока, – рассказала **руководитель пресс-службы ГК «Автодор» Татьяна Шадрина**.

Госкомпания рассматривает возможность привлечь внебюджетное финансирование в объеме 243,6 млрд рублей путем выпуска облигаций, из которых 150 млрд выкупаются за счет средств Фонда национального благосостояния России. Оставшиеся 93,6 млрд – рыночные облигации со ставкой до 8% и со сроком погашения до 20 лет при условии предоставления гарантий Министерства финансов РФ.

В том, что дорога в будущем окупится и будет востребована, сомнений у исполнителей проекта нет. Хотя бы из-за повышенного комфорта, который предложат автомобилистам.

На протяжении всего маршрута у водителей не будет никаких помех: пересечения с другими дорогами будут решаться развязками на разных уровнях, пешеходные переходы планируется делать надземными или подземными, сообщил представитель госкомпании. Через каждые 50–80 километров на пути установят заправки, шиномонтаж, мини-отели и закулочные. Расчетная скорость движения – 120 км/ч.

На сайте avtorosdor.ru отмечается, что по всей длине маршрута планируются также выезды на бесплатные дороги-дублеры. И там же сообщается, что уже к 2025 году новая трасса планирует привлечь до 70 млн тонн грузопотока, а общий экономический макроэффект от реализации проекта достигнет 2,45 трлн рублей.

Скоростная автомобильная дорога, согласно опубликованному на сайте Федеральной государственной информационной системы территориального планирования (ФГИС ТП) Минэкономразвития РФ, относится к категории ИБ, что предполагает 4–6 полос движения (2–3 в каждом направлении), с шириной полосы 3,75 м. В госкомпании уверены, что до первого ремонта магистраль прослужит 12 лет, а капитальный ей понадобится только через 24 года.

Помимо заботы об автовладельцах подумают и о комфорте тех, по чьей территории пройдет М-12. Через сельскохозяйственные и местные проезды, пересекаемые трассой автомобильные и железные дороги построят 196 переходов. Всего в планах соорудить 348 мостов и путепроводов для различных задач.

Особое внимание в ходе проектирования и строительства планируется уделить снижению ущерба объектам культурного наследия и дикой природе. Так, для миграции животных, обитающих поблизости, будут специально построены 62 прохода, вырубка леса будет сведена к необходимому минимуму с обеспечением компенсационной посадки.

Также до проектировщиков доведены требования правительства РТ, изложенные в Заключении о согласовании проекта внесения изменений в схему территориального планирования РФ в области федерального транспорта. Документ, подписанный премьер-министром Татарстана Алексеем Песошиным и размещенный на сайте ФГИС ТП подчеркивает необходимость на стадиях дальнейшего проектирования предусмотреть минимизацию негативного воздействия на окружающую среду, максимальный обход участков лесного фонда, работы на особо охраняемых природных территориях производить только после государственной экологической экспертизы. Кроме того, Кабмин РТ предлагает предусмотреть возможность, при необходимости, корректировки оси трассы по результатам проведения проектных работ.

«Реальное время» продолжит следить за развитием событий и оперативно знакомить с актуальной информацией своих читателей.

<https://realnoevremya.ru/articles/190149-trassirovka-m12-varianty-marshruta-avtobana-moskva-kazan>

АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ ТУЛА; АЛЕКСЕЙ МУРАТ; 2020.21.10; ДОРОЖНАЯ РАЗГРУЗКА

ЭТОГО СОБЫТИЯ ТУЛЯКИ ЖДАЛИ 14 ЛЕТ. В 2006 ГОДУ, К 860-ЛЕТИЮ ТУЛЫ, ЗАПУСТИЛИ ДВУХПОЛОСНЫЙ ВОСТОЧНЫЙ ОБХОД – ИЗНАЧАЛЬНО ЕГО ПРОЕКТИРОВАЛИ В ДВА РАЗА ШИРЕ, НО ТОГДА ДЕНЕГ ХВАТИЛО ТОЛЬКО НА ТАКОЙ ВАРИАНТ.

ВЗЯЛИ ЗА ГОРЛО – БУТЫЛОЧНОЕ

Даже в урезанном виде он взял на себя часть транспортных потоков из Пролетарского района в Центральный и обратно, но пробок и заторов избежать не удалось. Особенно плотными они были в часы пик. Прогнозируя это, городские власти тогда отказались от идеи пуска автобусных маршрутов по Восточному обходу, хотя необходимость в них, безусловно, была.

И вот – свершилось! Открывали долгожданный объект **федеральный министр транспорта Евгений Дитрих** и губернатор Тульской области Алексей Дюмин. Нет никакого сомнения:

без федеральных денег потянуть этот проект стоимостью порядка 800 млн рублей было бы сложно. Впрочем, и после пуска Восточного обхода фронт работ дорожникам остался: перспективу организации Т-образного перекрестка со светофором в месте ухода потоков на улицы Ложевую и Metallургов высокий федеральный чиновник не оценил. Поэтому придется искать другие варианты, и под них губернатор сразу попросил у министра финансирование. Так что есть надежда: и Чулковский мост разгрузится, перестанет быть «бутылочным горлом», собирающим потоки с Пролетарской, Епифанской и Карла Маркса. Но уже сейчас, с запуском четырехполосного Восточного обхода, там должно стать немного полегче, тем более что Ложевую расширят, добавив по полосе в каждом направлении.

ГЛАДКО БЫЛО НА БУМАГЕ

Думается, через несколько лет Тула рискует получить еще целый ряд «узких мест» – там, где сейчас ведется комплексная застройка микрорайонов. В зоне тяготения Восточного обхода – это микрорайон Левобережный, жилой комплекс «Юго-восточный», на Оборонной – «Современник», на Калужском шоссе – «Новая Тула», «Айсберг» и «Новая Иншинка», на Одоевском шоссе – «Петровский», на Веневском – «Баташевский сад», на Октябрьской – «Московская слобода». Большинство из примыкающих к этим жилым комплексам магистральных автодорог имеют ограниченную пропускную способность. Но, похоже, когда проектировались и реализовывались планы девелоперов, никто об этом не задумывался.

Что будут делать городские власти – заставлять новоселов пересаживаться на автобусы и велосипеды? Лихорадочно искать варианты увеличения пропускной способности улиц или ограничивать трафик, вводя плату за въезд в центр города? Или вставить с протянутой рукой к Федерации, чтобы еще подкинули средств на какое-нибудь очередное «уширение»?

Конечно, эта головная боль досталась действующей администрации в наследство от предыдущей, но делать вид, что проблемы нет, скоро уже не получится. Тем более что выездные трассы из города стоят вечерами по пятницам, а на въезд – утром по понедельникам. Никто не предполагал, что автопарк в стране, области и городе будет прирастать семимильными шагами, а советская инфраструктура была рассчитана в большей степени на общественный, а не личный автотранспорт.

Поэтому не первый год идут ожесточенные споры между сторонниками и противниками трамвайного движения в Туле. Одни говорят про «традиции», «экологичность» и «вместимость», другие – про тихоходность, шум и невозможность организации одностороннего движения и увеличения полосности автодорог из-за городских «электричек», опасность выхода пассажиров на проезжую часть при посадке и высадке и т. д. На Косой Горе уже и рельсы трамвайные больше десяти лет назад разобрали. Правда, на пропускной способности дорог в поселке и при движении из него в сторону «старой» Тулы это никак не сказалось. А во многих российских городах за последние десяток-полтора лет вообще упразднили трамваи. Это Воронеж, Иваново, Астрахань, Грозный. Но в Туле этот вид транспорта списывать пока рановато.

ЧТО ДАЛЬШЕ?

В 2021 году два участка автодороги М-2 «Крым» в Ленинском (часть обхода Тулы) и Чернском районах общей протяженностью 16 км в результате запланированных капремонтов будут расширены до четырех полос – по две в каждую сторону. Кроме того, будет капитально отремонтирован участок с 289 км по 304 км протяженностью 15 километров.

В 2022 году в результате проведенного капремонта четырехполосным станет семикилометровый участок северного подъезда трассы М-2 «Крым» к Туле, который идет от развязки на 170 км (ранее там располагался Богучаровский пост ДПС), где разделяются направления на город и в обход него, до Красных ворот.

ЯЗЫКОМ ЦИФР На реализацию регионального проекта «Дорожная сеть» нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в 2020 году выделено более 2,9 млрд рублей. В этом году по нацпроекту будет отремонтировано 49 объектов общей протяженностью более 147 км. Это 15 дорог регионального и 34-местного значения в 8 городах и районах.

На 48 объектах работы уже завершены. Ремонт еще одного объекта – Московского шоссе в Туле длиной 2,64 км – будет завершён до конца года.

На сегодняшний день в Тульской области введено в эксплуатацию более 28 км отремонтированных в этом сезоне участков федеральных автодорог. До конца года будет расширен до 3 полос скоростной участок автомагистрали М-2 «Крым» в сторону Москвы.

МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ КУРСК; ОЛЬГА МОИСЕЕВА; 2020.21.10; МИНИСТР УВИДЕЛ «БКАД» ПО-КУРСКИ; СТОЛИЦУ СОЛОВЬИНОГО КРАЯ ПОСЕТИЛ ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ, ЧТОБЫ ВЗГЛЯНУТЬ НА «КАПИТАЛОЕМКИЙ» ОБЪЕКТ

На днях в Северо-Западном районе Курска завершилось строительство магистральной дороги, соединяющей проспект Дружбы и улицу Просторной. «Это один из капиталоемких объектов национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в регионе», – сообщила пресс-служба курского губернатора Романа Старовойта. Видимо, именно по этой причине в церемонии открытия движения принял участие **министр транспорта Евгений Дитрих**.

По официальной информации, это первая магистраль, построенная в регионе в рамках дорожного нацпроекта. Протяженность участка составляет 3,32 км, ширина проезжей части – 16 м, тротуаров – 2,25 м. Общая стоимость строительства составила 665 млн рублей.

«Еще 2 года назад здесь ничего не было. А сегодня, благодаря нацпроекту и личным усилиям губернатора Курской области, мы с вами стали свидетелями открытия замечательного объекта – проспекта Дружбы от Орловской улицы до Сумской. Это 3 километра дороги, представляющие собой совершенно новый, качественный объект. Это не просто четыре полосы для движения. Здесь реализован новый стандарт безопасности, когда автомобили могут съезжать с основной магистрали и двигаться к домам и другим объектам по отдельной проезжей части с низкой скоростью, – сказал в своем выступлении **Евгений Дитрих**. – Это также и высокий стандарт экологичности. При строительстве дороги было высажено порядка 5 тысяч деревьев и кустарников».

Министр подчеркнул, что работы были выполнены в максимально короткие сроки, что особо важно для 5 тысяч местных жителей, проживающих в районе пролегания дороги. Новая магистраль соединила Северо-Западный район и Сеймский округ Курска с выходом на объездную дорогу М-2 «Крым». Она позволит разгрузить улицу 50 лет Октября, а также сократить маршрут движения жителей города до рабочих мест, детских садов, школ и других социально значимых учреждений.

«Более 10 лет здесь велась индивидуальная жилищная застройка. Здесь растут дети, живут ветераны, но не было комфортной дороги. Благодаря национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» этот объект реализован буквально за полтора года. Я хочу выразить отдельные слова благодарности строителям, вы можете по праву гордиться своим трудом – раньше срока государственного контракта сдан этот объект. Сдан для людей», – отметил Роман Старовойт.

Кстати, строительство дороги шло в два этапа. В прошлом году здесь было выполнено устройство дорожного покрытия, ливневой канализации, установлен бортовой камень. Подрядная организация сделала насыпи, построила местные проезды и съезды, смонтировала освещение.

В декабре 2019 года было открыто рабочее движение – две полосы в каждом направлении соединили проспект Дружбы и улицу Просторную.

В течение второго этапа строительства подрядчик выполнил устройство верхнего слоя, бордюрного камня, технических полос и тротуарных дорожек с обеих сторон проезжей части.

Отдельное внимание уделено обустройству дорожной инфраструктуры.

На объекте установлено 373 новых дорожных знака, смонтировано барьерное ограждение протяженностью 916 метров, нанесена горизонтальная разметка термопластиком. Также на новой магистрали размещено восемь остановочных комплексов.

«Нам необходимо продолжить строительство и обеспечить выход с этой развязки на западную часть обхода города Курска. Это позволит нам более интенсивно заниматься индивидуальным жилищным строительством, а также разгрузить существующую дорожную сеть.

Сейчас мы выполняем проектные работы по этому участку. Надеюсь, когда проект будет выполнен, Минтранс России также поддержит нас, и будут выделены дополнительные средства», – сказал глава региона.

Как сообщили в курской обладминистрации, дальнейшую реализацию нацпроекта «БКАД» в регионе Роман Старовойт обсудил с **Евгением Дитрихом** и заместителем министра транспорта – руководителем Федерального дорожного агентства Андреем Костюком на рабочей встрече в Доме Советов. В ее рамках также шла речь и о передаче областных дорог в федеральную собственность.

КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.20.10; МИНТРАНС ВСТАВЛЯЕТ ИНОСТРАНЦАМ ШТРАФЫ В КОЛЕСА; ЗА НЕОПЛАЧЕННЫЕ ПОСТАНОВЛЕНИЯ ВЕДОМСТВО ПРЕДЛАГАЕТ БЛОКИРАТОРЫ И ЗАПРЕТ ВЫЕЗДА ИЗ РОССИИ

Минтранс предлагает устанавливать блокираторы на иностранные грузовики и автобусы, не выпуская их из России при неоплаченном штрафе. Это следует из проекта поправок к КоАП. В ведомстве признаются, что камеры в качестве меры принуждения к оплате штрафов на иностранных владельцев не действуют. Грузоперевозчики проект поддержали, отметив, что усилить наказание надо было уже давно. В Федеральной таможенной службе заявили, что проект потребует «значительных вложений в инфраструктуру **пунктов пропуска**».

Минтранс опубликовал на regulation.gov.ru законопроект об усилении контроля за автобусами и грузовиками с иностранными госномерами. Если водитель (или владелец) не оплатил штраф, то при выезде из России на колеса, по решению **Ространснадзора**, ставится блокиратор до оплаты. Сотрудник Федеральной таможенной службы накладывает запрет на выезд за границу. Как только штраф оплачен, машину выпускают из **пункта пропуска**. Если же штраф не выплачен «в пределах времени, отведенного на осуществление таможенного контроля в **пунктах пропуска**» (сколько конкретно – не уточняется), то водитель обязан оттуда транспортное средство убрать.

Штрафы с камер, напомним, приходят автовладельцам. Однако если автобус или грузовик принадлежит иностранному перевозчику, то постановление должно быть направлено юрлицу. **Механизм этот «на практике не реализуется»,** поясняют в **Минтрансе**, поскольку законного представителя иностранного перевозчика в РФ нет. Водители грузовиков, выезжающих за пределы РФ, уже сегодня обязаны оплачивать ряд штрафов (они перечислены в ст. 32.2 КоАП – постановления за превышение

скорости, нарушение требований знаков, неоплата проезда по «Платону»). Но обязанность эта, по сути, формальная – препятствий для пересечения границы нет, так же как и мер обеспечения. **«В результате транспортное средство нарушителя имеет возможность продолжить движение и беспрепятственно покинуть территорию РФ без уплаты штрафа»**, – поясняют в Минтрансе.

Открытых данных о количестве нарушений, совершаемых водителями иностранных грузовиков и автобусов, нет. По данным ГИБДД, за 9 месяцев 2020 года в России произошло более 3 тыс. аварий с участием водителей из стран СНГ и более 3,4 тыс. аварий с участием иностранных водителей.

В **пресс-службе** Федеральной таможенной службы (ФТС) «Ъ» заявили, что знакомы с проектом **Минтранса** и согласовали его «с существенными замечаниями». Для его реализации на практике понадобятся «значительные вложения в инфраструктуру пограничных **пунктов пропуска**», сообщили в ведомстве: организовать площадки для размещения задержанного транспорта, в том числе автобусов и легковых автомобилей, и помещения для размещения людей (водителей и пассажиров). Потребуется также расширить штат должностных лиц таможни, отметили в ФТС, наделить таможенников дополнительными полномочиями, а также установить банкоматы или платежные терминалы в **пунктах пропуска**.

Координатор проектов ассоциации «Дальнобойщик» Валерий Войтко поправки поддержал, но заметил, что разработать их надо было еще пять лет назад. Невозможность привлечь к ответственности иностранцев обнаружилась еще в 2015 году, во время запуска системы «Платон», говорит он.

Особенно остро проблема проявилась три-четыре года назад, когда на дорогах стало много китайских перевозчиков, и все они пользовались «конкурентным преимуществом» перед российскими, говорит Валерий Войтко.

Чаще всего, поясняет эксперт, иностранцы пренебрегают оплатой штрафов за проезд по «Платону» и за нарушение весогабаритных параметров (речь идет о постановлениях, которые присылают после проезда через пункт автоматического контроля массы грузовика).

В **пресс-службе** «Платона» не согласны с господином Войтко и утверждают, что «иностранные грузоперевозчики – самые дисциплинированные». «Нарушителей среди них единицы. Инспекторы **Ространснадзора** получают на специальные планшеты информацию из «Платона» и эффективно штрафуют и задерживают нарушителей-нерезидентов на постах, – рассказали в компании. – В системе иностранные грузоперевозчики зарегистрировали уже более 330 тыс. грузовиков».

Президент национальной ассоциации «Грузавтотранс» Владимир Матягин также поддержал поправки, но назвал блокировку колес «не совсем цивилизованным способом». Он привел в пример Финляндию, где таможенники могут выпустить за границу с неоплаченным штрафом, но если его не оплатить, то водителю впоследствии не дадут визу. «Может быть, и не стоит выступать с позиции грубой силы, тем более что перевозчики постоянно мотаются через границу», – считает господин Матягин.

Проблема неотвратимости наказаний водителей иностранных автомобилей обсуждается властями уже давно. Летом 2019 года президент поручил правительству подготовить план мер по принуждению водителей машин с иностранными номерами (в том числе легковых) оплачивать штрафы. Белый дом, в свою очередь, поручил МВД готовить «дорожную карту» с конкретными предложениями и сроками исполнения. Первая редакция плана была готова в ноябре 2019 года и с тех пор дорабатывается в правительстве, о чем «Ъ» рассказывал в августе 2020 года.

<https://www.kommersant.ru/doc/4539797>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.20.10; ВСКРЫТЫЕ РЕЗЕРВЫ; ФУРАМ ЗАПРЕТЯТ ЗАКРЫВАТЬ НОМЕРА НА ПУНКТАХ ВЕСОГАБАРИТНОГО КОНТРОЛЯ

Большегрузам запретят проезжать автоматические пункты весогабаритного контроля с нечитаемыми государственными номерами, чтобы они не скрывали перевес. Проект порядка движения фур через пункты контроля разработал Минтранс, документ проходит общественное обсуждение.

Нарушения могут фиксироваться автоматическими средствами с функцией фото- и видеозаписи, пояснили «Российской газете» в Минтрансе. За нарушения предусмотрены штрафы.

Однако автоматику можно обмануть. **«По информации владельцев федеральных автодорог, полученной из автоматизированной системы мониторинга интенсивности и состава транспортного потока, порядка 350 тысяч грузовых транспортных средств в 2020 году уклонились от весового и габаритного контроля», – сообщили в Минтрансе.**

По данным Счетной палаты, ежегодно недоплата в бюджет от перегруженных автомобилей составляет более 40 млрд рублей. Эти деньги могли бы пойти на восстановление дорог.

Водителям грузовиков запретят использовать какие-либо устройства или материалы, препятствующие идентификации госномеров, а также видоизменять, скрывать или устанавливать нестандартные номера. Кроме того, в зоне автоматического весогабаритного контроля предполагается запретить разворот или остановку транспортного средства, а также использование фары-прожектора и фары-искателя. Информировать водителей о въезде и выезде из зоны контроля будут с помощью специальных дорожных знаков.

В России очень большое количество транспорта ездит с перегрузом, признает президент Ассоциации «Грузавотранс» Владимир Матягин. «Явно выраженный перегруз существует в строительном секторе – это перевозка песка, щебня, стройматериалов. С перегрузом идут зерновозы, также другая сельхозпродукция перевозится с нарушением законодательства», – говорит он. Сами перевозчики хотели бы ездить по правилам. Но на нарушения толкают заказчики. Они стремятся снизить цены, а потому некоторые перевозчики ради снижения издержек вынуждены отправлять в рейс автомобили с перегрузкой в два, три и даже четыре раза.

Помимо автоматических пунктов на дорогах нужна тотальная система контроля, считает Матягин. Груз стоит взвешивать при отправке, чтобы перевозчик знал, сколько товара он везет, и затем у грузополучателя, чтобы и конечное звено несло ответственность за нарушения.

Кроме того, на выезде из пунктов контроля должны быть установлены информационные табло, где бы сразу отражалась информация о перегрузе. Нужны также контрольные весы, где водители могли бы перепроверить вес, отмечает Матягин.

<https://rg.ru/2020/10/20/furam-zapretiat-zakryvat-nomera-na-punktah-vesogabaritnogo-kontrolia.html>

КОММЕРСАНТЪ; НИКОЛАЙ ЯБЛОНСКИЙ; 2020.20.10; «УРАЛЬСКИЕ ЛОКОМОТИВЫ» ГОТОВЫ К 2025 ГОДУ ЗАПУСТИТЬ ПРОИЗВОДСТВО ПОЕЗДОВ ДЛЯ ВСМ; ИНВЕСТИЦИИ В ПРОЕКТ ОЦЕНИВАЮТСЯ В 10 МЛРД РУБЛЕЙ

В Верхней Пышме на заводе «Уральские локомотивы» (совместное предприятие группы «Синара» и концерна «Сименс АГ») планируется организовать производство высокоскоростных поездов (их скорость может достигать 360 км в час). Меморандум о

соответствующих намерениях сегодня был подписан представителями ОАО «РЖД», группы «Синара», ООО «Уральские локомотивы» и компании «Сименс Мобильность».

Партнеры планируют провести совместную оценку потребности рынка в высокоскоростных электропоездах для обслуживания пассажиров на новых высокоскоростных железных дорогах, которые планируется построить в ближайшие годы в Российской Федерации. В пресс-службе Свердловской железной дороги (СвЖД) отметили, что общая цель – разработать технико-коммерческое предложение.

В департаменте информационной политики Свердловской области добавили, что соглашение предусматривает заключение в 2021 году договора между РЖД и «Уральскими локомотивами» на поставку и обслуживание на протяжении жизненного цикла 42 электропоездов, которые на первом этапе будут эксплуатироваться на высокоскоростной магистрали Москва – Санкт-Петербург. Техническая документация на высокоскоростные электропоезда для адаптации ее под российские требования будет передана компанией «Сименс». «Уральские локомотивы» обеспечат адаптацию проекта, производство электропоездов с обеспечением высокого уровня локализации (80%) и дальнейшее сервисное обслуживание подвижного состава.

Сегодня же на территории завода «Уральские локомотивы» с участием губернатора Свердловской области Евгения Куйвашева была заложена капсула на месте начала строительства нового производственного комплекса. В капсулу было помещено свидетельство, подтверждающее начало строительства, и памятные медали, выпущенные к данному событию.

Президент группы «Синара» Дмитрий Пумпянский отметил, что инвестиции в создание нового производства могут составить около 10 млрд руб. «Завод “Уральские локомотивы” на сегодняшний день единственный в стране готов в короткие сроки к 2025 году к освоению и запуску в серийное производство высокоскоростного подвижного состава. Предприятие обладает мощным, современным производственным комплексом, новейшими технологиями, собственной конструкторской школой, его специалисты обучены и имеют необходимые компетенции», – подчеркнул он.

В соответствии с поручением президента РФ от 10 апреля 2019 года ОАО «РЖД» приступило к выполнению работ по проведению инженерных изысканий и разработке проектной документации ВСМ Санкт-Петербург – Москва. Наряду с разработкой проектной документации необходимо решение вопроса организации производства высокоскоростного подвижного состава. Для этого было создано АО «Инжиниринговый центр железнодорожного транспорта» (совместное предприятие ОАО «РЖД» и группы «Синара»), которое приступило к разработке конструкторской документации на высокоскоростной подвижной состав.

«Совершенствуя качество обслуживания пассажиров и пассажирские сервисы, компания “РЖД” ежегодно наращивает инвестиции в развитие инфраструктуры и обновление парка подвижного состава. Уверен, технологическая база, технологические мощности и опыт позволит ООО “Уральские локомотивы” организовать внутрироссийское производство инновационного высокоскоростного подвижного состава, отвечающего самым высоким требованиям пассажира», – сказал заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Дмитрий Пегов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4539688>

РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.20.10; SIEMENS И ПУМПЯНСКИЙ ВЛОЖАТ 10 МЛРД РУБ. В ПРОИЗВОДСТВО ПОЕЗДОВ ДЛЯ ВСМ

Железнодорожная «дочка» Siemens и «Синара» Дмитрия Пумпянского вложат 10 млрд руб. в создание и производство поездов для высокоскоростных магистралей (ВСМ). Но строительство ВСМ в России уже несколько раз откладывалось

Группа «Синара» Дмитрия Пумпянского и «Сименс Мобильность» (подразделение немецкого концерна Siemens) вложат около 10 млрд руб. в производство поездов для высокоскоростных магистралей (ВСМ) в России. Об этом говорится в сообщении компаний, поступившем в РБК.

Во вторник, 20 октября, «Синара», «Сименс Мобильность», их совместный завод «Уральские локомотивы» (владеют по 50%) и ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) заключили соглашение о намерениях, которое будет способствовать развитию высокоскоростного железнодорожного транспорта в России. Серийное производство новых поездов планируется запустить к 2025 году на «Уральских локомотивах».

«Надеемся, что подписанное соглашение о намерениях поможет создавать железнодорожный транспорт нового поколения на российских мощностях и для российских пассажиров», – отметил президент Siemens в России Александр Либеров (его слова приводятся в сообщении).

По словам Пумпянского, производство в России таких поездов является важнейшей задачей в рамках реализации проекта развития ВСМ. Партнеры планируют провести совместную оценку потребности рынка в новых поездах, разработать технико-коммерческое предложение и создать условия для их производства.

Одна из первых ВСМ должна была появиться в 2025 году на Урале, связав Екатеринбург и Челябинск. В феврале 2019 года «Сименс Мобильность», Российский фонд прямых инвестиций и «Уральская скоростная магистраль» (УСМ) договорились инвестировать в дорогу 320 млрд руб. Но в апреле 2020 года УСМ решила заморозить проект. Компания объяснила это необходимостью перераспределить финансовые ресурсы из-за пандемии коронавируса. «Уверены, что после стабилизации ситуации в стране и наступления более благоприятной обстановки проект вновь встанет на повестке дня», – говорилось в ее сообщении. Новые сроки запуска уральской ВСМ не сообщались.

В августе **министр транспорта Евгений Дитрих** заявил, что власти собираются приступить к строительству ВСМ Москва – Санкт-Петербург в 2022 году, а пока РЖД занимаются проектированием магистрали.

Как сообщал «Коммерсантъ», изначально движение по этой ВСМ должно было начаться в 2026 году, но теперь **Минтранс** и РЖД предлагают сдвинуть срок до 2027 года, а инвестиции сократить с 1,7 трлн до 1,4 трлн руб. Протяженность магистрали – 659 км, продолжительность поездки составит порядка двух часов (на «Сапсане» сейчас можно доехать из Москвы до Петербурга за четыре часа).

<https://www.rbc.ru/business/20/10/2020/5f8ec4719a79471f435acacf>

ГУДОК; ЯНА ПОЗОЛОТЧИКОВА; 2020.20.10; ВСМ НАЧИНАЕТСЯ С УРАЛА; В СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ БУДУТ ВЫПУСКАТЬ ВЫСОКОСКОРОСТНЫЕ ПОЕЗДА

Вчера на заводе «Уральские локомотивы» в Верхней Пышме был дан старт строительству производственного комплекса для высокоскоростных поездов. Соглашение, которое подписали ОАО «РЖД», АО «Группа Синара», ООО «Уральские локомотивы» и компания «Сименс Мобильность», предполагает строительство в России производственного комплекса для выпуска высокоскоростных электропоездов, которые будут эксплуатироваться на высокоскоростных магистралях (ВСМ) с конструкционной скоростью до 360 км/ч.

Также соглашение предусматривает заключение в 2021 году договора между РЖД и «Уральскими локомотивами» на поставку и обслуживание на протяжении жизненного цикла 42 электропоездов, которые на первом этапе будут эксплуатироваться на ВСМ Москва – Санкт-Петербург.

«Совершенствуя качество обслуживания пассажиров и пассажирские сервисы, компания «РЖД» ежегодно наращивает инвестиции в развитие инфраструктуры и обновление парка

подвижного состава. Уверен, технологическая база, технологические мощности и опыт позволят ООО «Уральские локомотивы» организовать внутрироссийское производство инновационного высокоскоростного подвижного состава, отвечающего самым высоким требованиям пассажира», – отметил на церемонии начала строительства производственного комплекса заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Дмитрий Пегов.

Согласно утверждённой в РЖД программе развития ВСМ до 2030 года, высокоскоростные магистрали обеспечат рост экономики, развитие машиностроительной отрасли и повысят мобильность населения. При этом в компании к реализации поставленных задач подходят системно. Так, подписанное соглашение позволит разработать технико-коммерческое предложение на высокоскоростные поезда и создать условия для их производства российским производителем – «Уральскими локомотивами» – в РФ и для локального рынка с уровнем локализации не менее 80%. В компании ведутся работы по реализации непосредственно трассы, по которой поедут высокоскоростные поезда.

Предполагается, что уже в 2026 году ВСМ Москва – Санкт-Петербург будет доставлять пассажиров из одной столицы в другую всего за 2,5 часа – на час быстрее, чем это делают сегодня «Сапсаны».

Напомним, в последние несколько лет активно прорабатывался вариант строительства ВСМ Москва – Казань с возможностью продления на Урал и создания на её основе транзитной магистрали между Европой и Китаем. Однако в 2018 году вновь был реанимирован проект строительства ВСМ Москва – Санкт-Петербург. **Президент РФ Владимир Путин** поддержал идею её проектирования. В соответствии с поручением **президента РФ** от 10 апреля 2019 года ОАО «РЖД» приступило к проведению инженерных изысканий и разработке проектной документации. Так, на совещании, прошедшем в середине июля под председательством генерального директора – председателя правления ОАО «РЖД» Олега Белозёрова совместно с АО «Росжелдорпроект», АО «Ленгипротранс» и АО «Мосгипротранс», были определены варианты расположения в Москве и Санкт-Петербурге конечных пассажирских терминалов, на которые будут прибывать поезда по будущей ВСМ, а также вопрос, где будет проходить её трасса в границах мегаполисов. Так, терминал в Санкт-Петербурге будет построен на месте так называемых складов Кокоревых, то есть на части участка, ограниченного домом Перцова, Лиговским проспектом, горловиной перронного парка Московского вокзала и Транспортным переулком. Утверждено и место размещения депо высокоскоростной магистрали – южнее парка Обухово станции Санкт-Петербург-Сортировочный-Московский. В Москве терминал разместится рядом с Ленинградским вокзалом.

Непосредственная реализация проекта ВСМ Москва – Санкт-Петербург начнётся в 2022 году, на данный момент РЖД ведут проектирование.

Стоимость строительства ВСМ предположительно оценивается в 1,7 трлн руб., из которых 1,3 трлн руб. – внебюджетные инвестиции. 1,6 трлн руб. пойдут на строительство, 44 млрд руб. – на проектирование, 64 млрд руб. – на затраты по финансированию и управлению магистралью.

В свою очередь, **Минтранс** считает проект коммерчески эффективным. Так, **замминистра транспорта России Владимир Токарев** в интервью ТАСС сообщил, что спрос на поездки между Москвой и Санкт-Петербургом является высоким и данное направление остаётся одним из самых популярных для поездок на железнодорожном транспорте.

Согласно расчётам, уже на четвёртый год эксплуатации ВСМ пассажиропоток суммарно составит 23,3 млн человек. Динамика пассажиропотока оценивается в среднем в +1,7% в год. Также в министерстве отметили, что ВСМ предназначена для пассажирских перевозок, но отметили, что при вводе ВСМ будет высвобожден главный ход Октябрьской

дороги. Станет возможным его использование для перевозок высокодоходных грузов в сообщении Москва – порты Санкт-Петербурга. Строительство и ввод в эксплуатацию выделенных путей высокоскоростной магистрали приведёт к увеличению пропускной способности существующей инфраструктуры.

<https://gudok.ru/newspaper/?ID=1539544>

На ту же тему:

<https://pravdaurfo.ru/articles/193972-sp-sinary-i-siemens-gotovo-potesnit-sapsan-proekt>

ГУДОК; 2020.21.10; СКОРЫЙ ПУТЬ НА ЮГ

Сергей Вакуленко, директор Института управления и цифровых технологий РУТ (МИИТ)

Вопрос качественного и быстрого сухопутного сообщения между Центром и Югом России на протяжении многих десятилетий являлся значимым и продолжает оставаться таковым по сей день, даже несмотря на стремительное развитие авиации. Для того чтобы пассажиры могли быстро преодолевать этот путь по железной дороге, необходимо построить высокоскоростную магистраль (ВСМ).

Когда в Японии появилась первая в мире специализированная ВСМ Токио – Осака, а во Франции происходило технико-экономическое обоснование и проектирование первой специализированной ВСМ в Европе Париж – Лион, в СССР в 1970-е годы готовился свой проект ВСМ Москва – Харьков – Донбасс – Крым – Кавказ, которая по замыслу проектировщиков должна была пройти через самые густонаселенные районы СССР (центральная европейская часть России, Донбасс, Ростовская область и Краснодарский край).

Транспортная артерия предполагала обеспечение как коротких связей между крупнейшими городами – Ленинград, Москва, Тула, Орел, Курск, Белгород, Харьков, Донецк, Ростов-на-Дону, Краснодар, так и обеспечение прямых связей между Ленинградом и Москвой с Югом России. На момент проектирования еще отсутствовали трансконтинентальные ВСМ. Предполагалось, что пассажиры смогут доезжать из Ленинграда и Москвы до Черноморского побережья в течение ночи, сочетая, таким образом, поездку (примерно в течение 8-10 часов) к месту назначения (Краснодар, Лазаревское, Сочи) с ночным отдыхом.

К сожалению, проекту ВСМ Центр – Юг не было суждено сбыться из-за произошедших политических и экономических событий. В пользу ВСМ свидетельствовала очень высокая пассажиронапряженность существующих железных дорог в направлении Центр – Юг и дефицит пропускной способности на них. Так, в коридоре «Центр – Юг» на протяжении 1960-1980-х годов уже была произведена специализация железнодорожных направлений с целью форсирования провозной способности. Направление Москва – Тула – Орел – Курск – Белгород – Харьков – Горловка – Ростов-на-Дону было специализировано под преимущественно пассажирское движение, на котором параллельным графиком курсировало около 90-100 пар пассажирских поездов. Станции направления были рассчитаны на прием и экипировку водой пассажирских поездов составностью 24 вагона. Другое направление – Москва – Рязань – Мичуринск – Воронеж – Георгиу-Деж (ныне Лиски) – Россошь – Ростов-на-Дону – было специализировано для пропуска преимущественно грузовых поездов. Даже несмотря на то что маршрут следования пассажирских поездов в сообщении Север (Центр) – Юг через Курск, Харьков, Лозовую и Горловку был на 120 км длиннее, чем через Воронеж – Лиски, обеспечивалась значительная экономия времени в пути (до 10-12 часов) по сравнению с вариантом пропуска их в смешанном режиме с грузовыми поездами по воронежскому ходу.

В связи с вводом таможенного и пограничного контроля на границах России и Украины пассажирские поезда сообщением Север (Центр) – Юг со второй половины 1990-х по 2000-е годы постепенно были перенаправлены с курского хода (через Харьков –

Горловку) на воронежский (через Воронеж – Лиски – Россошь). Сейчас в коридоре Москва – Рязань – Мичуринск – Воронеж – Лиски – Россошь – Лихая – Ростов-на-Дону испытывается дефицит пропускной способности. Этот коридор продолжает выполнять функции обеспечения важнейших экономических связей (экспорт минеральных удобрений, угля, металла, контейнеров в порт Новороссийск, вывоз металла, зерна и другой продукции первого передела в направлении северо-запада) и вместе с тем осуществляет пропуск до 60 пар пассажирских поездов. Нитки грузовым поездом предоставляются по остаточному принципу, и их размеры достигают величины 40-45 пар в сутки. Значительное количество грузовых поездов вынужденно направляется круглыми маршрутами. Это увеличивает сроки доставки и издержки перевозчика и грузовладельцев. Вместе с тем в этом коридоре отсутствует необходимый потенциал для развития ускоренных грузовых перевозок, в том числе контейнерных и контрейлерных, и наращивания как грузовой базы, так и пассажиропотока.

Ускорение отдельных пассажирских поездов, например № 103/104 Москва – Адлер, является адресным и не решило комплексной задачи развития транспортного коридора, а только усугубило проблему дефицита провозной способности. Новые мероприятия по ускорению отдельно взятых пассажирских поездов до маршрутной скорости 120-140 км/ч вызовут необходимость серьезных инвестиционных мероприятий (спрямление кривых, оздоровление земляного полотна, модернизация верхнего строения пути и системы тягового электроснабжения), позволят сократить время в пути отдельным пассажирским поездом в сообщении Центр – Юг с текущих 24-36 часов до 16-18, но при этом еще больше усугубят проблему дефицита провозной способности коридора и качества перевозок. Остающиеся грузовые поезда вынужденно должны будут отклонены на круглые маршруты. Величина круглости составит 500-600 км и более, и при этом потребуются инвестиции в электрификацию линии Ртищево – Кочетовка.

Важно отметить, что качество сухопутных пассажирских перевозок при этом улучшится ненамного. Пассажиры в сообщении Москва – Юг сократят продолжительность поездки с текущих 36 часов до 18, а пассажиры сообщением Север – Юг и Восток – Юг с 72 и более часов до 56, то есть несущественно.

Железные дороги в коридоре «Центр – Юг» работают в условиях крайне высокой грузонапряженности (более 40 млн ткм в год), высокой пассажиронапряженности (около 20 млн пассажиров в год в сечении). При такой ситуации в странах Европы разрабатываются проекты сооружения новых железных дорог, а отнюдь не переключения потоков между существующими. В пример можно привести промежуточное решение организации скоростного движения поездами «Сапсан» на линии Санкт-Петербург – Москва. В настоящее время имеется острый дефицит провозной способности поездами «Сапсан», доля авиации в связи с этим продолжает оставаться крайне высокой – на уровне 30-40%. При этом нанесен ущерб грузовому и пригородному движению в коридоре. Грузовые поезда направлены по круглому маршруту с увеличением тарифного расстояния на 500 км. Пригородные поезда на двухпутном участке Крюково – Клин вынужденно скучены, что увеличило среднее время их ожидания пассажирами.

Отказ в 2013 году от сооружения специализированной ВСМ Санкт-Петербург – Москва в пользу модернизации существующей линии Санкт-Петербург – Бологое – Москва и выноса с нее грузового движения следует признать стратегической ошибкой. Тем более не следует тиражировать подобную ошибку для коридора Москва – Воронеж – Ростов-на-Дону. В данном коридоре имеется весь необходимый потенциал для сооружения сразу специализированной ВСМ, минуя какие бы то ни было промежуточные решения. ВСМ, несмотря на более высокую стоимость по сравнению с вариантом модернизации существующей инфраструктуры, позволит обеспечить гораздо большую отдачу: вместе с кардинальным решением задачи быстрой сухопутной связи Севера и Центра России с Югом (за время, не превышающее продолжительность ночного отдыха) она позволит

обеспечить и развить потенциал для освоения всех видов грузовых перевозок (как массовых, так и немассовых).

Точно так же, как в 1950-е годы никому бы в голову не пришло вместо электрического трамвая организовывать более дешевую конку. В современных мировых реалиях в пассажиронапряженных коридорах, коим, безусловно, является коридор Центр – Ростов – Юг, необходимо современное адекватное решение – сооружение специализированной ВСМ.

ИЗВЕСТИЯ; СЕРГЕЙ ГУРЬЯНОВ; 2020.20.10; ПОСАДОЧНАЯ ЯМА: ПОЧЕМУ ДОРОЖНИКОВ НЕ СУДЯТ; В АВАРИИ НА ПЛОХОЙ ДОРОГЕ ВСЕГДА ПРИЗНАЮТ ВИНОВНЫМ ВОДИТЕЛЯ

В Новгородской области следователи возбудили уголовное дело после ДТП с тремя погибшими по редкому основанию: они считают причиной аварии, в которой машина, вылетевшая на встречную полосу, попала под КамАЗ, некачественное дорожное полотно. По идее, лицам, ответственным за содержание дороги, грозит серьезное наказание, однако судебная практика по подобным делам в России почти отсутствует. Почему – разбирались «Известия».

Две ямы

Дело возбуждено по факту ДТП, которое произошло еще в мае 2017 года. Тогда на трассе Великий Новгород – Луга автомобиль Volkswagen Passat не справился с управлением и выехал на встречную полосу движения, где столкнулся с КамАЗом. Водитель и два пассажира иномарки погибли на месте. Следователи обратили внимание на фактор, который, по их мнению, привел к трагедии: на дороге была яма, которую в тот момент и объезжал водитель Volkswagen.

– Причиной ДТП стало ненадлежащее обслуживание автодороги и несвоевременный ремонт, который, согласно ранее выданному предписанию, должна была произвести одна из дорожных организаций региона, – сообщают в следственном управлении СК России по Новгородской области.

Дело возбуждено по ч. 3 ст. 238 УК РФ («Выполнение работ ненадлежащего качества, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц»). Как пояснили «Известиям» в СУ СК, это не пересмотр дела – просто из уголовного дела по факту гибели трех человек, которое рассматривают органы МВД, выделили новый состав, касающийся именно некачественного дорожного полотна.

В СУ СК отметили, что в производстве сейчас два таких дела. Еще одно касается ДТП, произошедшего в июле 2016 года в Пестовском районе. Там водитель Opel Zafira не справился с управлением и допустил столкновение с КамАЗом. Погибли два человека, 11 получили травмы. Это дело также было переквалифицировано на ч. 3 ст. 238 – причиной трагедии, предположительно, также была дорожная яма. Уже готово обвинительное заключение, оно направлено в прокуратуру.

Сам виноват

Подобных уголовных дел в России крайне мало. В 2016 году следственное управление по Ульяновской области возбудило уголовное дело по ч. 1 ст. 238 УК РФ после того, как на трассе в Старомайском районе Daewoo Matiz угодил в яму и вылетел в кювет. Правоохранители посчитали, что должностные лица ООО «Ульяновсктрансстрой» не обеспечили качественное содержание дороги. В прокуратуре тогда заявляли, что яму объехать было невозможно, так как на встречной полосе тоже были выбоины. На скамью подсудимых отправился мастер «Ульяновсктрансстрой». Он давал указания засыпать выбоины щебнем без связующего элемента – битума, не проверял состояние дорожного полотна и не обеспечил установку соответствующих знаков.

Однако суд не прислушался к доводам обвинителей, вынес оправдательный приговор.

– Мы тогда попытались принять участие в формировании соответствующей судебной практики, но, к сожалению, не нашли понимания, – рассказал «Известиям» старший помощник прокурора Ульяновской области Василий Зима. – Камнем преткновения здесь, как правило, является наличие причинно-следственной связи между причинением телесных повреждений потерпевшим и имущественного вреда автомобилям и действиями либо бездействием соответствующих коммерческих структур или служб, которые должны были заниматься содержанием дорожного полотна.

Он рассказал, что причинно-следственная связь – один из ключевых элементов состава преступления. И если суд устанавливает, что через яму можно было проехать, максимально снизив скорость и не выворачивая в сторону, то «с большей долей вероятности обвинительного приговора не последует».

Больше в Ульяновской области уголовных дел по ДТП с таким основанием не было.

Слабая практика

– Это не просто редкий, а редчайший случай, когда возбуждается такое уголовное дело, – рассказал «Известиям» эксперт-автотехник Игорь Смелов. – Суды встают на защиту дорожников, не ссорятся с ними. Даже если авария происходит по причине некачественного покрытия, всегда виноват водитель. В расчет принимается дежурный обвинительный пункт –10.1 ПДД РФ: водитель не справился с управлением, неправильно выбрал скорость.

Смелов считает, что в случае, когда дорожное покрытие не соответствовало нормам, формулировка «не справился с управлением» выглядит странно.

– Он может справляться или не справляться на дороге, предназначенной для движения транспортных средств, – говорит Смелов. – Можно, например, на слишком быстрой скорости войти в закругление, и центробежная сила выбросит машину на встречную полосу. Тогда это можно назвать «не справился с управлением». Но тут яма. Что, если водитель в последний момент ее замечает, принимает решение ее объехать? Ведь во всяком случае это лучше, чем в нее влететь. Если влетишь, последствия однозначно будут печальными.

Опрошенные «Известиями» юристы не могли вспомнить ни одного случая, когда по ст. 238 осудили бы дорожников. Редкие попытки, впрочем, продолжаются.

– В новгородском случае наиболее вероятен отказ, хотя предугадать ситуацию сложно, – рассказал адвокат Сергей Кучеренко. – У меня есть подобное дело. Там ДТП произошло на скользкой дороге. Я пытаюсь добиться, чтобы не водителя обвинили, который машиной управлял, а организацию, отвечающую за содержание дороги. И пока сложно дело идет.

В деле, которым сейчас занимается Кучеренко, машина шла на подъем, и на перевале дорога была сухая, а на спуске – скользкая. Водитель не мог видеть этого заранее, поэтому машину повело, и он выехал на встречную полосу, где произошло столкновение с другим автомобилем.

– Когда водитель заранее видит опасность – это одна ситуация, – считает Кучеренко. – Но когда он лишен такой возможности, то несправедливо привлекать его к ответственности. Но практика по таким делам очень слабая. Самый простой вариант – это когда на водителя возлагают ответственность, руководствуясь тем, что, если дорога была скользкая, значит, нужно снижать скорость.

Игорь Смелов вспоминает случай 20-летней давности: тогда в аварию попал один известный музыкант.

– Ехал себе спокойно на Skoda Octavia, а навстречу – парень на «Волге». Перед ним лужа. Парень въезжает в эту лужу на скорости 60–70 км/ч, а под водой – колдобина, – вспоминает Смелов. – Его разворачивает, он влетает задом в Skoda. Парень вылетает через заднее стекло на улицу, обе машины разбиты. В итоге оба водителя подчеркивали, что здесь сработал дорожный фактор, и – редчайший случай! – взяли одного адвоката,

который защищал и того и другого. Всё равно обвинили этого парня. Виноват тот, кто вылетел на встречу: «не справился с управлением». Хотя там и вода не стекала, и колдобину было из-за воды не видно.

Тяжелый случай

ГИБДД ведет статистику аварий с пострадавшими и погибшими, на месте которых зафиксированы нарушения обязательных требований к эксплуатационному состоянию автомобильных дорог и железнодорожных переездов по условиям обеспечения БДД. Это не значит, что ДТП произошли именно по этой причине – просто констатация факта: на месте аварии не было разметки или присутствовали ямы и т.д.

В сентябре в России произошло 3843 такие аварии, в которых 403 человека погибли, еще 4,6 тыс. ранены. В сентябре прошлого года – 3975 аварий, погибли 386 человек, ранены 4982 человека. Ежемесячно происходит в среднем около 4 тыс. ДТП с пострадавшими и погибшими в тех местах, где с дорожным полотном не всё идеально: есть выбоины, нет разметки, не освещен пешеходный переход, трасса не расчищена от снега и т.д. За год – с октября 2019-го по сентябрь 2020-го – в аналогичных инцидентах погибли 4626 человек.

В Москве, где на дороги обращают самое пристальное внимание, подобных аварий около 100 каждый месяц. В этом году на фоне общего снижения активности из-за пандемии цифры меньше: в последние месяцы – 70–80. В Санкт-Петербурге – 150–200 аварий, причем число в последнее время растет. В Новгородской области происходит ежемесячно около 50 таких аварий. Но если в Москве всего в месяц происходит около 800 аварий с пострадавшими, в Санкт-Петербурге – около 500, то в Новгородской области ежемесячно – около 100. Получается, каждому второму ДТП в этом регионе сопутствуют неидеальные дорожные условия.

В скольких из них состояние дороги является главной или одной из главных причин, сказать очень сложно, говорит Смелов.

– Объективной статистики мы не найдем. Тут сочетание дурости водителя и неудовлетворительного состояния дороги, – говорит он. – Если я еду по колдобинам, я не буду гнать, я буду ехать максимально осторожно, буду собран, внимателен. Но далеко не все так поступают. Дорожный фактор может создавать условия для ДТП, и, на мой взгляд, процентах в 30 аварий он является причиной. Но объективную цифру никто вам не назовет.

Осторожный оптимизм

– То, что Следственный комитет подошел более правильно к разбору такой ситуации, вызывает небольшой осторожный оптимизм, – говорит Смелов. – Тут надо закрепить все доказательства и обстоятельства. Если это была какая-то яма, то она должна быть зафиксирована, отражена в протоколе осмотра места происшествия, в акте о ненадлежащем состоянии автодороги. Должны быть приложены фотоснимки, желательно с линейкой, показывающей глубину ямы. Должно быть ясно, что эта яма не за час до аварии появилась, а, скажем, месяца за два – у каждой ямы есть допустимые размеры, глубина и время жизни.

Сергей Кучеренко также отмечает, что теоретически по закону есть возможность привлечь дорожников по уголовной статье. Тем более в гражданском праве такая успешная практика есть.

– Случаев, когда удавалось доказать вину подрядчиков, много, но не в уголовной сфере, а когда происходит возмещение ущерба после ДТП по гражданскому законодательству, – говорит Кучеренко. – А чтобы привлечь к уголовной ответственности, у меня не было такого случая. Пока не было. Конечно, нужно переламять ситуацию. Ответственность должны нести и те, кто управлял автомобилем, и те, кто занимается содержанием автодороги.

Смелов предполагает: признание подрядчиков виновными в ДТП станет определенным прецедентом, которого боятся суды: «Один раз сделаешь виноватым дорожников – и все побегут судиться».

При этом Василий Зима считает, что даже сам факт возбуждения уголовного дела уже важен для того, чтобы влиять на ситуацию, связанную с обеспечением безопасности дорожного движения.

– Например, только в текущем году в результате принятых надзирающими прокурорами в Ульяновской области мер реагирования органы местного самоуправления отремонтировали десятки автомобильных дорог, – отметил он. – Инициирование возбуждения уголовного дела также является достаточно эффективным способом. Пусть даже уголовное преследование и не приведет к реальному лишению виновного свободы, но, как показывает практика, желание исполнить свои обязанности в части обеспечения безопасности дорожного движения при таких обстоятельствах возникает у должностных лиц гораздо быстрее.

<https://iz.ru/1076276/sergei-gurianov/posadochnaia-iama-pochemu-dorozhnikov-ne-sudiat>

КОММЕРСАНТЪ; ЮЛИЯ ТИШИНА; 2020.21.10; WI-FI ОБНОВИЛ ПРОЕЗДНОЙ; МОСКВА СМЕНИЛА ПОДРЯДЧИКА ДЛЯ ИНТЕРНЕТА В НАЗЕМНОМ ТРАНСПОРТЕ

Развитием Wi-Fi в наземном транспорте, к качеству которого у властей были претензии, вместо NetByNet будет заниматься оператор Wi-Fi в метро «МаксимаТелеком». Компания выиграла контракт на три года и 229 млн руб. Бесплатный и бесшовный интернет во всех видах общественного транспорта повысит имидж города, но будет востребован в основном приезжими, считают эксперты.

Новым провайдером системы Wi-Fi в городском наземном транспорте Москвы выбрана компания «МаксимаТелеком» (развивает сеть Wi-Fi в метро Москвы, Санкт-Петербурга и других городов), с которой ГУП «Мосгортранс» заключил трехлетний контракт на 229 млн руб., указано на портале госзакупок. Компании предстоит обеспечить Wi-Fi на скорости от 256 кбит/с до 10 Мбит/с в 990 автобусах, трамваях и электробусах и внедрить систему фильтрации трафика, которая позволяет собирать и передавать властям обезличенные данные о действиях пользователей в сети. 25 сентября «Мосгортранс» заявлял, что сеть Wi-Fi вернется в наземный транспорт до конца года.

Директор инфраструктурного бизнеса «МаксимаТелеком» Илья Черкасов сообщил “Ъ”, что сеть охватит магистральные маршруты, соединяющие центр с окраинами.

Пассажирам будет доступна бесшовная авторизация и идентификация в сети в метро и наземном транспорте, добавил господин Черкасов.

Бесплатный Wi-Fi в столичных автобусах и трамваях перестал работать с 1 марта, поскольку «Мосгортранс» досрочно расторг контракт с компанией NetByNet, обслуживавшей систему с 2015 года. Контракт с компанией был заключен на 403 млн руб. и должен был закончиться только 31 декабря 2020 года, но услуга не соответствовала требованиям пользователей, утверждали в «Мосгортрансе».

«МаксимаТелеком» уже сотрудничает со структурами мэрии по обслуживанию городской сети Wi-Fi. Подконтрольное департаменту информационных технологий (ДИТ) Москвы ГКУ «Мосгортелеком» с 8 сентября заключило с компанией новый контракт на 434 млн руб. на два года (см. “Ъ” от 17 сентября). В соответствии с ним компании необходимо обеспечить до 35 тыс. точек доступа Wi-Fi, в то время как предыдущий контракт был рассчитан на 25 тыс. точек, многие из которых были запущены другими операторами с 2013 года. Всего в сентябре, по данным ДИТ Москвы, в городе насчитывалось 19,8 тыс. точек бесплатного Wi-Fi.

Привлечение единого подрядчика к обеспечению системы всего бесплатного Wi-Fi в городе потенциально может позволить сэкономить, допускает гендиректор «ТМТ

Консалтинга» Константин Анкилов. «МаксимаТелеком» уже имеет опыт в решениях на транспорте, отмечает он.

Доступ к бесплатному Wi-Fi в любом типе общественного транспорта и публичных местах положительно скажется на имидже Москвы, но услуга будет пользоваться спросом в основном лишь у приезжих из регионов, поскольку позволит не тратить объем мобильного интернета, рассуждает гендиректор агентства TelecomDaily Денис Кусков.

Для самих москвичей, 80% которых имеют тарифы с достаточным объемом гигабайт, услуга не так интересна, полагает господин Кусков.

«Большинство предпочитает мобильные сети своего оператора в метро, а не переключаться на Wi-Fi, где придется тратить время на просмотр рекламы», – говорит эксперт, напоминая, что сеть «МаксимаТелеком» доступна только в вагонах, в то время как люди хотят пользоваться мобильным интернетом также на станциях и эскалаторах. В наземном же транспорте, заключает он, бесплатному Wi-Fi будет еще сложнее конкурировать с мобильными сетями, поскольку их средние скорости и так удовлетворяют потребности абонентов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4539786>

ИЗВЕСТИЯ; АННА РАЗИНА; 2020.20.10; НАЕЗД НА ТАКСИ: АГРЕГАТОРОВ ОБВИНИЛИ В ДТП С УСТАВШИМИ ВОДИТЕЛЯМИ; ВОЗРОСШУЮ АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ТАКСИ СВЯЗЫВАЮТ С ПЕРЕРАБОТКАМИ

О необходимости закрепить в законе о такси ответственность агрегаторов за режим работы водителей заявили в департаменте транспорта Москвы. В качестве примера в ведомстве привели возросшую статистику аварийности с участием таких автомобилей. Кто должен следить за переработкой водителей и покрывать ущерб за ДТП, разбирались «Известия».

Возросшую статистику ДТП с участием автомобилей такси раскрыли в департаменте транспорта Москвы. В своем Telegram-канале чиновники рассказали, что за девять месяцев 2020 года количество погибших в ДТП с автомобилями такси в столице выросло на 25% по сравнению с прошлым годом: в авариях с автомобилями такси погибли 45 человек.

Речь идет об общем количестве аварий с таксистами, то есть не все они произошли по вине водителей автомобилей с шашечками. Согласно официальной статистике ГИБДД, за девять месяцев 2020 года в Москве по вине таксистов погибли 26 человек. В 2019 году таких случаев было менее 20. Но и эти цифры в департаменте транспорта не считают приемлемыми: там заявили о необходимости внести в новую редакцию закона о такси пункт об ответственности агрегаторов за нарушение графика работы водителями сервисов.

«Агрегаторы часто пренебрегают режимами труда и отдыха, из-за чего водители ездят за рулем в состоянии сильной усталости или нервного перенапряжения. Компании должны быть внимательны к сотрудникам и брать на себя ответственность за жизни людей, которые в свою очередь приносят им прибыль, и гарантировать справедливую оплату таксисту, так как сами агрегаторы устанавливают им тарифы и маршруты. Именно это должно быть закреплено в новом законе о такси, который рассматривается сейчас в Государственной думе», – считают в департаменте транспорта.

За график отвечают автопарки

На то, что рост ДТП с участием такси необязательно означает, что снизилась безопасность перевозок, указали в беседе с корреспондентом «Известий» в пресс-службе Gett в России. Там напомнили, что для оценки аварийности в международной практике принято оперировать не только абсолютными значениями ДТП. В дополнение к этому параметру необходимо учитывать общее количество транспортных средств и интенсивность их использования.

«Парк такси в России ежегодно растет. Пробег такси в несколько раз больше, чем у личного транспорта. По данным аналитиков, в пересчете на 1 км поездки вероятность попасть в ДТП в такси в 2,6 раза ниже, чем при передвижении на личном автомобиле. При этом в пересчете на пробег смертельные ДТП с участием такси происходят в 4,7 раза реже, чем с личным автомобилем», – рассказали в **пресс-службе** Gett в России.

В компании заверили, что стремятся минимизировать число аварийных случаев. Для этого Gett дополнительно обучает водителей в центрах подготовки, экзаменует их на знание ПДД и контролирует соблюдение правил и техники безопасности, в том числе и с помощью тайных покупателей.

«Что касается контроля переработок, то важно понимать, что подавляющее большинство водителей – это ИП, работающие по договору с таксопарком. Поэтому график работы они задают себе самостоятельно, а переработки продиктованы стремлением увеличить прибыль. Чтобы водители не садились за руль в состоянии переутомления, мы разрабатываем систему распознавания лиц, которая будет оценивать степень усталости человека. Как правило, один водитель работает

сразу с несколькими агрегаторами, поэтому в отсутствие единой централизованной системы ни один агрегатор не может проанализировать полную загрузку своих водителей-партнеров. Мы в Gett выступаем за введение такой цифровой базы, разумеется с соблюдением всех правил работы с персональными данными», – заявили представители сервиса.

Уставших водителей отключают от системы

В свою очередь в **пресс-службе** «Яндекс.Такси» сообщили, что, по данным страховых компаний, аварийность в такси в пересчете на 1 млн км снизилась на 28%. Для анализа сравнивали период до начала пандемии коронавируса – зиму 2018/19 года с зимой 2019/20-го.

«Собственные данные сервиса также подтверждают тренд на снижение ДТП с участием такси, подключенным к нашей платформе. Большую роль в этом сыграли технологии, повышающих безопасность всех участников передвижения. Часто причиной аварии бывает превышение скорости. Чтобы снизить такие нарушения, мы внедрили технологии мониторинга скорости и мониторинга маневренности. Если после нескольких предупреждений водитель продолжает ездить слишком быстро, приложение закрывает ему доступ к заказам. По нашим данным, это решение позволило в пять раз снизить нарушения среди тех, кто был в них замечен», – сообщили «Известиям» в «Яндекс.Такси».

Также в сервисе рассказали, что ограничивают доступ водителей к заказам, если проведенное ими количество часов в системе превышает допустимое. Доступ к заказам восстанавливается только после того, как водитель отдохнет.

В компании «Везет» отметили, что статистика ДТП с участием такси без уточнения всех подробностей каждой аварии не дает полного представления о причинах возникновения ДТП.

«На это может влиять множество факторов, в том числе качество дорожного полотна, погодные условия, организация движения в городе. Не стоит исключать виновность других участников ДТП», – отметили в **пресс-службе**.

Принудительно управлять отдыхом невозможно

В свою очередь в такси «Максим» в беседе с корреспондентом «Известий» высказали мнение, что принудительно управлять режимом труда и отдыха водителей невозможно. Поскольку редко кто из них подключен только к одному сервису, то в случае блокировки он просто будет брать заказы в другом сервисе.

«Если когда-нибудь будет реализована единая цифровая платформа такси, которая позволит отключать водителя сразу во всех сервисах, он все равно сможет самостоятельно искать пассажиров на улице, в соцсетях, мессенджерах. Все должно быть в рамках

разумного. Каждый водитель может сам определить, сколько и когда работать, чтобы это не отразилось на его здоровье и безопасности поездок», – считают в «Максим».

В **пресс-службе** «Ситимобил» обратили внимание на то, что граждане сами не всегда соблюдают правила безопасности в автомобиле, что повышает риск серьезных травм в случае ДТП: часто о необходимости пристегнуться пассажиров просят сами водители такси, но каждый седьмой россиянин принципиально не пользуется ремнем безопасности. Там рассказали, что усилить меры контроля состояния здоровья водителя и исправности автомобилей помогут «электронные путевые листы, проведение дистанционных медицинских осмотров водителей и технический контроль состояния транспортного средства».

Агрегаторов сделают ответственными за самозанятых

Еще одно заявление прозвучало от представителей департамента транспорта 19 октября в ходе круглого стола «Самозанятые в пассажирских перевозках», прошедшего на площадке ОНФ России. Замглавы ведомства Дмитрий Пронин высказал мнение, что, если у таксиста нет возможности оплатить штраф, агрегаторы должны нести субсидированную ответственность.

«Должна быть субсидированная ответственность того, кто его поставил на работу, кто ему передал заказ», – предложил Пронин.

Агрегаторы ранее сообщали, что подготовили поправки к законопроекту о такси. Среди предложений уже есть и сама идея допуска самозанятых к работе в такси, и комплексная схема ответственности платформ.

Так, рабочая группа предложила закрепить возможность использования современного программного обеспечения, которое позволяет получать всю необходимую информацию о состоянии автомобиля и водителя в режиме реального времени. Сейчас такие технологии уже успешно используются отдельными службами по заказу такси для контроля безопасности поездок.

«Еще одно предложение рабочей группы – установить субсидиарную ответственность агрегаторов в случае ДТП», – напомнили в **пресс-службе** «Яндекс.Такси». Таким образом, платформы будут нести материальную ответственность, если заказ выполняется самозанятым водителем или водителем, зарегистрированным в качестве ИП. Следовательно, они будут заинтересованы в повышении безопасности перевозок. Такая практика также уже существует на рынке и может быть распространена на всю отрасль.

Рабочая группа считает, что необходимо закрепить за агрегаторами и ответственность за передачу заказов водителям, ведущим свою деятельность нелегально – без действующего водительского удостоверения и путевого листа, естественно при наличии базы онлайн-реестров.

Президент Национального автомобильного союза (НАС) Антон Шапарин заявил, что агрегаторы и сейчас отключают водителей, которые долго висят на линии. Но ничто не мешает водителю отработать восемь часов и перейти на другого агрегатора, считает эксперт.

«Таксопарки этот процесс уже практически не контролируют, потому что превратились в пункт проката автомобилей. Поэтому единственный выход – наладить всем агрегаторам обмен данными по своим водителям, чтобы регулировать режим труда и отдыха», – отметил Шапарин.

В свою очередь руководитель центра компетенций международного евразийского форума «Такси» Станислав Швагерус объяснил, что согласно уже действующему законодательству агрегаторы и так несут ответственность в рамках фрахтования легкового такси и эту ответственность они страхуют с 2017 года.

«Но страхуются не все. Например, в такси «Максим» организовали благотворительный фонд и из него выплачивают благотворительные взносы членам погибших или

пострадавших пассажиров и их не смущает, что это скорее их обязанность», – рассказал он.

Швагерус уточнил, что агрегаторы сформировали общую позицию и согласились нести коллективную ответственность с водителем-виновником аварии в пределах 2 млн рублей, однако добиваются права делать это только в добровольном порядке.

«То есть они хитрят, не хотят, чтобы норма была обязательной, потому что в таком случае будут установлены единые правила выплаты, тарифы, будет работать защита пассажиров, а контроль будет вести Национальный союз страховщиков ответственности», – отметил Швагерус.

<https://iz.ru/1075741/anna-razina/naezd-na-taksi-agregatorov-obvinili-v-dtp-s-ustavshimi-voditeliami>

РБК; АНАСТАСИЯ СКРЫННИКОВА, ВЛАДИСЛАВ СКОБЕЛЕВ; 2020.20.10; ДЕПУТАТЫ РЕШИЛИ ОБЯЗАТЬ АГРЕГАТОРЫ ТАКСИ СОЗДАВАТЬ ФИЛИАЛЫ В РЕГИОНАХ НО РЕАЛИЗАЦИЯ ИДЕИ ГРОЗИТ РОСТОМ ЦЕН ДЛЯ ПАССАЖИРОВ

Агрегаторы такси должны открывать филиалы во всех регионах, где оказывают услуги, считают авторы законопроекта о регулировании такси. Это приведет к излишней бюрократизации и росту цен для пассажиров, предупреждает бизнес

Депутаты предложили новое требование для получения разрешения на деятельность службы заказа такси, под которыми понимаются агрегаторы: юридические лица должны быть зарегистрированы, а индивидуальные предприниматели – жить на территории того региона, где планируют оказывать услуги. Такое положение содержится в имеющейся у РБК версии законопроекта о такси, подготовленной ко второму чтению. Подлинность документа подтвердили два источника на рынке такси.

Как пояснил РБК зампред комитета по транспорту и строительству Александр Старовойтов, законопроект требует от агрегаторов такси иметь филиал в каждом регионе присутствия, но требования к месту жительства или регистрации не распространяются на водителей и таксопарки, а также не ограничивают поездки из одного субъекта в другой. «Представьте, если агрегатор такси условно зарегистрирован на Дальнем Востоке и работает на территории Белгорода, то куда департаменту транспорта Белгородской области в случае выявления нарушения обращаться в суд? Как ему ездить судиться по каждому нарушению?» – отмечает Старовойтов. Он подчеркнул, что региональные власти пока не могут оперативно обмениваться актуальными данными с агрегаторами, например, о лишении прав кого-либо из таксистов. «Если агрегатор такси передаст заказ такому водителю, то сам станет нарушителем, хотя понятно, что он объективно не мог получить эту информацию. Таким образом, на конкурентном рынке служб заказа такси может начаться борьба, орудием в которой станут водители с изъятыми документами, а целью – приостановление деятельности того или иного агрегатора», – объяснил он.

Что про инициативу думает бизнес

Агрегаторы такси раскритиковали предложение депутатов. «Считаем, что требование о регистрации агрегатора такси в каждом субъекте излишним и создающим лишь административные барьеры для ведения бизнеса. Это также противоречит самой сути агрегаторов такси, которые являются информационными сервисами и не имеют объектов производства, которые привязаны к какой-либо территории», – рассказал представитель «Ситимобила».

По словам представителя ГК «Везет», которая сейчас имеет водительские офисы в 116 городах, они «долго шли по пути централизации юридических лиц». «Прежде всего, заинтересованная в этом сторона – налоговая инспекция России. Мы потратили много сил, чтобы реорганизовать компанию и избавиться от сотни юрлиц в 116 городах страны. Возврат раздробленности – риск потерять прозрачность», – настаивает он. Кроме того, в

тексте проекта использованы неясные формулировки, в каком именно виде нужно присутствовать в регионах.

Представитель сервиса такси «Максим» Павел Стенников также сообщил, что выполнение указанных норм приведет «исключительно к дроблению бизнеса и росту операционных расходов». «Инспекции ФНС препятствуют регистрации юридических лиц из-за массовости участия учредителей и исполнительных органов, считая в соответствии со своими инструкциями эти фирмы однодневками. Интеллектуальные права на программно-аппаратные комплексы, товарные знаки, компьютерные программы и т.д. в принципе могут быть зарегистрированы исключительно на одно лицо. [Регистрация филиалов в регионах] – это ненужная, многомиллионная финансовая нагрузка по аренде офисов, трудоустройству туда сотрудников и т.д.», – указал Стенников. Согласно подсчетам, сделанным в прошлом году, только для сервиса «Максим» такая инициатива будет означать ежегодные дополнительные затраты в размере более 65 млн руб. и разовые в 10 млн руб. «У нас постоянно расширяется география, открываются новые подразделения, которых в этом году стало более 500 по России. Все эти расходы будут распределяться на потребителя, цена поездки увеличится», – предупредил он.

По словам источника РБК еще в одном агрегаторе, подобное правило противоречит логике цифровых сервисов и может создать прецедент. «По такому принципу «ВКонтакте», Ozon, AliExpress или любой другой цифровой сервис должны открывать филиал в каждом регионе. В этом нет никакого смысла, кроме как в дополнительной бюрократизации процессов и новых издержках. Кроме того, такое положение создает дискриминационные условия для более мелких игроков цифрового рынка, которые попросту не смогут позволить себе открытие филиалов в каждом регионе», – говорит собеседник РБК. По оценке собеседника, открытие юрлица и набор штата на его содержание будет стоить минимум 1,8 млн руб. в год для одного агрегатора в каждом субъекте.

По информации одного из собеседников РБК, предложение депутатов уже вызвало замечания со стороны Минэкономразвития. РБК направил запрос представителю министерства.

Как в Госдуме готовят регулирование для такси

Законопроект о регулировании такси был внесен в Госдуму в 2015 году председателем комитета по транспорту и строительству Евгением Москвичевым и его первым заместителем Виталием Ефимовым. Документ предложил обязать такси иметь «шашечки» и оранжевый фонарь, а водителей – проходить предрейсовый медосмотр; агрегаторам предлагается запретить выдавать заказы таксистам, не имеющим разрешения. В 2018 году проект прошел первое чтение, а в 2019 году была подготовлена редакция ко второму чтению, которая вызвала резкую критику Государственно-правового управления (ГПУ) администрации президента и представителей крупных агрегаторов. Критику вызвали, в частности, предложения: служба заказа такси должна быть только российским юрлицом с российским капиталом и не может быть филиалом какой-то иностранной компании; запрет на работу в такси для иностранцев; тарифы на перевозки должны утверждаться компаниями в соответствии с методикой, которую разработает **Минтранс**. Однако формально на второе чтение документ до сих пор не вынесли.

Другие положения новой версии законопроекта

Разрешить работу в такси для водителей в статусе самозанятых, если они являются гражданами России.

Тарифы разрабатывают таксопарки и ИП, если иное не предусмотрено договором с агрегатором такси; они могут учитывать время суток, дни недели, класс комфортности и другие особенности.

В Москве, Санкт-Петербурге или Севастополе могут быть установлены регулируемые тарифы на перевозку легковым такси; случаи и порядок их применения, а также компенсацию перевозчикам могут устанавливать власти этих городов.

В любом регионе страны могут быть установлены регулируемые тарифы на такси для тех, кто не работает через агрегаторы и принимает заказы вблизи объектов транспортной инфраструктуры.

Правительство или главы регионов смогут устанавливать квоты на количество разрешений на таксоперевозки для ИП, которые не привлекают в качестве водителей иностранцев.

В салоне такси должно быть установлено устройство, которое будет регистрировать информацию о скорости и маршруте его движения, о времени управления и отдыха водителя транспортного средства; таксопарки будут обязаны не передавать водителю информацию о заказе в период его обязательного отдыха и др.

В понедельник, 19 октября, представители агрегаторов по итогам заседания рабочей группы при Российском союзе промышленников и предпринимателей (РСПП) заявили, что комитет по транспорту и строительству Госдумы «полностью проигнорировал» их консолидированную позицию о регулировании рынка. Ранее в сентябре агрегаторы выступали с предложениями исключить возможность ограничения рыночного ценообразования и разрешить использовать участникам рынка цифровые технологии для контроля состояния водителя, писал ТАСС.

https://www.rbc.ru/technology_and_media/20/10/2020/5f8eebc89a7947368170ac70

FORBES; ЕЛЕНА ГАНЖУР; 2020.21.10; БИТВА ЗА КУБУ: КТО БУДЕТ ВОЗИТЬ РОССИЯН НА ОСТРОВ СВОБОДЫ

Россия возобновила авиасообщение с Кубой и Сербией с 15 октября. С 1 ноября – с Японией. Впрочем, количество рейсов пока ограничено, а перевозчики и аффилированные с ними туристические компании проявили крайнюю заинтересованность только к кубинскому направлению. Как оставшаяся без «зимовки» в Азии туриндустрия будет делить его?

Правительственное распоряжение от 14 октября разрешает только два рейса на Кубу в неделю, что для оставшейся в осенне-зимний период без пляжей Юго-Восточной Азии российской туриндустрии явно недостаточно. На квоту претендуют Nordwind Airlines, принадлежащая туроператору Pegas Touristik, и Azur Air, которой владеет оператор Anex Tour. Год назад у них было семь-девять рейсов в неделю на остров на двоих. Просит свою долю и «Аэрофлот», выполнявший до пандемии пять рейсов в неделю в Гавану.

Куба без Варадеро

После новости об открытии нового направления ряд туроператоров начал предварительную продажу туров на Кубу. Запросы от туристов есть, но фактически продавать путевки операторы пока не могут из-за ограниченной квоты и неопределенности, кто из авиаперевозчиков будет летать по двум открывшимся кубинским направлениям – курорты Кайо-Коко и Санта-Клара дважды в неделю.

«Сейчас радуется открытие любых направлений, – говорит исполнительный директор Ассоциации туроператоров России (АТОР) Майя Ломидзе. – Спрос будет, особенно на Кубу, потому что список стран для пляжного отдыха из России ограничен».

В 2019 году Кубу посетили 178 000 российских туристов, по данным АТОР, – это около 2% от общего выездного турпотока из России (около 10 млн туристов). Туры на кубинские курорты Варадеро, Санта-Клара, Кайо-Коко, Ольгин и Камагуэй предлагали практически все крупнейшие туристические операторы. «С ноября по апрель Куба входит в список популярных стран для отдыха россиян, хотя и с большим отрывом отстает от лидеров», – говорит Майя Ломидзе. Для сравнения: Таиланд в прошлом году посетили почти 1,5 млн человек, Вьетнам – 646 500 российских туристов.

В связи с ограниченным выбором пляжных направлений (доступны Мальдивы, ОАЭ, Танзания) у Кубы куда больший потенциал, чем годом ранее. «Туристы так соскучились по путешествиям, что готовы терпеть многие неудобства и ограничения, делая скидку на обстоятельства времени. Стоимость путевки на Кубу сопоставима с отдыхом на Занзибаре, в два раза дешевле отдыха на Мальдивах и на 15-20%, чем в ОАЭ», – комментирует новость о возобновлении полетов **пресс-служба** туроператора «Интурист». Количество россиян, посетивших Кубу, ежегодно растет в среднем на 30%: в 2017 году здесь отдохнули 105 000 человек, в 2018 году – уже 137 000. На фоне растущего спроса в прошлом году «TUI Россия» и Coral Travel впервые запустили собственные чартеры на остров. Еще два крупных игрока существенно расширили чартерную и регулярную авиаперевозку на кубинские курорты: Pegas Touristik совершал в прошлом году 20 рейсов в месяц на самолетах собственной авиакомпании Nordwind Airlines (в том числе регулярные); Apex Tour – 15 рейсов в месяц на бортах подконтрольной ему Azur Air. Туры на Кубу с перелетом на прямых регулярных рейсах «Аэрофлота» в прошлом году предлагали «Интурист», TEZ Tour, «ПАКС».

Два претендента

Когда было объявлено о возобновлении авиасообщения между Россией и Кубой, первой заявила о себе Nordwind Airlines, принадлежащая туроператору Pegas Touristik. «У нас уже были допуски от **Росавиации** на регулярные рейсы Кайо-Коко и Санта-Клару с прошлого года, есть они и сейчас, – комментирует генеральный директор Pegas Touristik Анна Подгорная. – На данный момент мы ждем решения **Росавиации**. Как только получим, будем готовы продавать турпакеты и объявить даты начала полетной программы». По итогам 2019 года Pegas Touristik отправил 16 000 туристов в Кайо-Коко (39 рейсов), 8000 туристов в Санта-Клару (23 рейса), 26 000 на Варадеро (60 рейсов). В сумме это почти 30% российского турпотока на Кубу в прошлом году. Компания основана в 1990-е годы при участии предпринимателей из Турции, в том числе Рамазана Акпынара, президента и владельца компании. Бизнесмен также возглавляет совет директоров авиакомпании Nordwind Airlines, 100% которой туроператор купил в 2008 году. По итогам 2019 года, Nordwind Airlines перевезла более 7,7 млн пассажиров.

Также, не дожидаясь официальных заявлений **Росавиации**, конкурент Pegas Touristik – Azur Air – анонсировала начало полетной программы на Кубу. Авиакомпания входит в международный туристический холдинг ANEX Tourism Group (в России – бренд Apex Tour и «Интурист»), основанный в 1996 году предпринимателем турецкого происхождения Нешетом Кочкарком. По итогам 2019 года Azur Air перевезла 5,8 млн пассажиров. Компания заявила, что с 4 ноября будет выполнять чартерные рейсы дважды в неделю по маршруту Москва – Кайо-Коко. С 5 ноября – один чартерный и один регулярный рейс в неделю по маршруту Москва – Санта-Клара. «Рейсы запланированы только из Международного аэропорта Внуково на воздушных судах Boeing 777-300ER, флагманских в парке компании», – говорится в официальном сообщении перевозчика. На вопрос Forbes о получении разрешения на чартерные рейсы в компании на момент публикации материала не ответили.

«Воздушное сообщение с Кубой открылось сразу в два пункта прибытия, поэтому регулярные рейсы разделят поровну Nordwind Airlines и Azur Air», – заявил Forbes источник в **Росавиации**. По его словам, объявленная ранее квота на два полета в неделю из России в Кубу увеличиваться не будет: перевозчики будут меняться между собой, в зависимости от загрузки бортов. **«Планируется, что перевозки на Кубу будут выполнять Nordwind Airlines и Azur Air – назначенные авиационными властями России (Минтранс России). Перевозчики определены, исходя из наличия соответствующих коммерческих прав и договоренностей авиационных властей о воздушном сообщении между Россией и Кубой»,** – сказали Forbes в **пресс-службе Росавиации**.

Квотированием остался недоволен другой крупный перевозчик – «Аэрофлот», утверждает источник на туристическом рынке. Авиакомпания, по его словам, предлагает увеличить число рейсов в неделю, дополнив их новыми направлениями: Гаваной и популярным курортом Варadero. «Аэрофлот» отказался комментировать ситуацию до объявления Росавиации. **«Вопрос увеличения количества рейсов будет приниматься с учетом санитарно-эпидемиологической ситуации в странах и в соответствии с решениями Оперштаба»,** – сообщили в пресс-службе Росавиации.

Что касается цен, то, по оценке Ломидзе, средняя стоимость путевки на Кубу в 2019 году составляла 70 000 рублей на человека. «Увеличение цен в этом году не произойдет, – уверяет Анна Подгорная, генеральный директор туроператора Pegas Touristik. – После простоя кубинские отельеры будут стараться дать конкурентные цены». В «TUI Россия» ожидают снижения прошлогодних цен на путевки на Кубу до 20% благодаря спецпредложениям от отелей, заинтересованных в российских туристах.

А что Сербия и Япония?

По данным АТОР, в 2019 году Япония за год приняла 120 000 туристов, Сербия – 107 000 туристов. Осень и зима – низкие сезоны для поездок в Японию и Сербию, говорит Майя Ломидзе. Это подтверждают данные продаж OneTwoTrip: в прошлом году спрос на билеты в Японию держался до октября, в Сербию – до ноября, а затем постепенно снижался. В 2019 году средняя цена за билет до Токио составляла 13 000 рублей, в Сербию – 9000 рублей. Сейчас средняя стоимость авиабилета в одну сторону с вылетом в ноябре из Москвы в эти города составляет 30 000 и 13 000 рублей соответственно. «Удорожание почти в два раза связано с ограниченным предложением на авиабилеты, однако говорить о росте цен на направления как о тенденции рано: они могут измениться», – уточняет Елена Шелехова из OneTwoTrip.

Регулярные рейсы Москва – Белград дважды в неделю (по четвергам и субботам) будет осуществлять «Аэрофлот». Первый рейс улетел в субботу, 17 октября. OneTwoTrip прогнозируют спрос на это европейское направление: безвизовый режим, недорогой и быстрый перелет. Добраться до Белграда быстрее, чем до других городов открывшихся стран (Япония, Куба, Мальдивы, ОАЭ, Египет и другие). «Направление недооценено, – добавляет Елена Шелехова. – В Сербии множество интересных памятников истории и архитектуры, разнообразная природа, вкусная кухня, и отдых там всегда считался достаточно бюджетным». При этом туроператоры путевки в Сербию пока не продают. В прошлом году «TUI Россия» отправляла на отдых туристов в Сербию только по запросу. Anex Tour ранее не работал с направлением, но рассматривает такую возможность сейчас, после объявления об открытии страны.

Авиакомпания, которая будет осуществлять рейсы до Токио, пока неизвестна. Согласно информации на официальном сайте посольства Японии в России, документы на визу для посещения страны с целью туризма на данный момент не принимаются. Въезд в Японию разрешен с 1 октября лишь двум категориям иностранных граждан: тем, у кого есть «Сертификат, определяющий статус заявителя в Японии» (Certificate of Eligibility), а также гражданам, которые едут в краткосрочную деловую поездку, с целью культурного или спортивного обмена.

<https://www.forbes.ru/biznes/411643-bitva-za-kubu-kak-aviaperevozchiki-podelyat-kvotu-na-vyvoz-turistov-na-ostrov-svobody>

КОММЕРСАНТЬ FM; 2020.20.10; АВИАКОМПАНИИ ПОБОРЮТСЯ ЗА КУБУ; КОМУ ИЗ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ВЫДЕЛЯТ КВОТЫ НА ПОЛЕТЫ В СТРАНУ

Российские авиакомпании борются за рейсы на Кубу. От исхода этого спора может зависеть стоимость туров. Правительство разрешило полеты в страну несколько дней назад и выделило только два рейса в неделю. На них претендуют перевозчики Nordwind Airlines и Azur Air. **В Росавиации “Ъ FM” сообщили, что, по планам, именно эти**

компании будут выполнять перелеты на Кубу. Но в Azur Air отмечают, что регулятор еще не принял окончательного решения.

Компания готова совершать регулярные рейсы и надеется, что получит разрешение на чартеры, пояснила руководитель департамента информационной политики Azur Air Анастасия Дюмулен: «Мы как авиакомпания, традиционно выполняющая полеты по данному направлению, обладаем широким спектром возможностей по любому из открытых на сегодняшний день направлений. У нас есть разрешение на выполнение регулярных рейсов, поэтому мы однозначно готовы работать. Что касается чартерных рейсов, мы ожидаем финального решения от регуляторов по частоте и возможности осуществлять полеты».

По данным источников Forbes, на квоту также претендует «Аэрофлот». Как сообщает журнал, перевозчик предлагает увеличить число рейсов и дополнить их новыми направлениями. Гендиректор сети турагентств «Розовый слон» Алексан Мкртчян убежден, что право полетов на Кубу в итоге получит именно «Аэрофлот». И, по его словам, это обернется подорожанием билетов на треть по сравнению с прошлым годом: «Сейчас объявлено, что на взаимной основе должны выполняться четыре рейса в неделю – два рейса с российской стороны и два с кубинской. Скорее всего, это будет авиакомпания Cubana.

А вот с российской стороны, как показывает практика, существует квотирование, которое почему-то всегда получает «Аэрофлот». Мы это видим и с Эмиратами, и с Японией – там выполняются регулярные рейсы.

Нетрудно спрогнозировать, что, скорее всего, квоты на Кубу также получит эта авиакомпания. Нам сейчас нужно не четыре рейса в неделю, а 12 – это самый минимальный объем. Конечно, спрос туроператоров в разы превышает то, что сейчас может предложить «Аэрофлот», например, на те же Эмираты. Поэтому многие операторы уходят сейчас к иностранным авиакомпаниям, к тем же, например, Emirates Airlines. В условиях монополии, конечно, можно ожидать только высоких цен. Чартерные билеты можно было купить за \$700-750, в этом году я думаю, что это будет около \$1000, даже, может быть, \$1100. В случае если полетят чартеры Nordwind и Azur Air, максимальная возможная цена будет \$800, естественно, я не беру в расчет Новый год и Рождество. Зачастую я вижу и \$750 в оба конца. По ценовому диапазону кубинская компания будет посередине между чартерами и «Аэрофлотом».

А вот исполнительный директор Ассоциации туроператоров России Майя Ломидзе сомневается, что стоимость путевок на Кубу сильно вырастет. По ее словам, россиянам будут доступны только регулярные рейсы. И хотя сами билеты немного подорожают, цены на туры существенно не изменятся. «Все будет зависеть, конечно, от политики авиакомпании. Понятно, что это будут регулярные рейсы, а не чартерные, и цена по умолчанию будет выше. Но понимая, что надо каким-то образом обеспечить спрос, что очень многие хотели бы именно в зимнем сезоне отправиться куда-нибудь к солнцу и морю, мы предполагаем, что стоимость будет сопоставима с прошлогодней. По прогнозу аналитиков, цена может быть процентов на 10-15 выше, чем в прошлом году. В 2019-м туры с перелетом в Кайо-Коко и Санту-Клару стоили примерно от 80 тыс. руб. на человека на неделю – это цена тура, а не билета», – отмечает Ломидзе.

19 октября допуски на полеты на Кубу получила авиакомпания Royal Flight, следует из приказа **Росавиации**. Впрочем, это не означает, что перевозчик сможет претендовать на квоты. В начале октября регулятор выдал авиакомпаниям допуски на рейсы в 24 страны. Но воспользоваться разрешениями перевозчики смогут, только когда авиасообщение полностью восстановится.

<https://www.kommersant.ru/doc/4539678>

КОММЕРСАНТЪ; НИКИТА КОРОЛЕВ, ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ; 2020.21.10; ФАБРИКА-ЦИФРА; ГОСУДАРСТВО ПОДЕЛИТСЯ ДАННЫМИ ГРАЖДАН С БИЗНЕСОМ

Участники рынка больших данных (big data) хотят интегрировать экосистемы частных компаний с государственными информационными системами (ГИС) и готовы платить за доступ к данным властей. В Минцифры смотрят на инициативу положительно и планируют создать государственную «фабрику данных», с помощью которой бизнес сможет быстро получать доступ к информации. Проблемой, по мнению экспертов, может стать рост риска утечек.

Ассоциация больших данных (АБД) по итогам заседания 20 октября направила в правительство резолюцию с просьбой разработать «дорожную карту» по развитию электронного взаимодействия между государством и бизнесом, копия документа есть у “Ъ”. Члены АБД, следуя из него, просят правительство облегчить доступ бизнеса к ГИС, информационным ресурсам и реестрам, что позволит интегрировать, например, портал госуслуг с экосистемами крупных компаний, а также решить регуляторные проблемы, связанные с использованием данных из ГИС. Помимо этого, АБД просит учитывать мнение бизнеса при изменении в процессах предоставления электронных госуслуг. Ассоциация предлагает наладить сотрудничество на основе SLA (соглашение об уровне качества).

В АБД входят «Яндекс», Mail.Ru Group, Сбербанк, Газпромбанк, Тинькофф-банк, Qiwi, МТС, «МегаФон», «Вымпелком», «Ростелеком», oneFactor.

«Между госведомством и организацией подписывается соглашение, по которому определяются форматы взаимодействия в машиночитаемом виде, скорость отклика на запрос, состав передаваемых данных, технические протоколы обмена данными. За уровень сервиса взимается плата. Это взаимовыгодное партнерство государства и бизнеса и взаимное развитие экосистем», – рассказала президент АБД Анна Серебряникова, добавив, что бизнесу сейчас интересно упростить доступ к данным, которые аккумулирует государство.

Бизнес сейчас испытывает проблемы с доступом к таким данным.

Руководитель службы проектов по развитию бизнеса «Яндекса» Леван Шаламберидзе приводит пример: у компании нет возможности получать актуальную информацию о недвижимости из Росреестра, а также данные о передвижении общественного транспорта в городах. Чиновники в муниципалитетах в ответ на просьбу предоставить эти данные, как правило, или дают отказ, или хотят взамен получить бесплатно коммерческие продукты «Яндекса», рассказал господин Шаламберидзе.

В Минцифры видят проблему и планируют создать «государственную фабрику данных» – механизм, с помощью которого бизнес сможет получать доступ к ГИС. «В нашем понимании это не просто технологическая платформа, а набор правил и методология по подготовке к предоставлению такой информации, а также единые требования к технологическому стеку по работе с этими данными», – говорит замглавы Минцифры Олег Кочанов. В **пресс-службе** Минцифры добавили, что понимание «архитектуры взаимодействия с бизнесом» уже есть. Речь идет о предоставлении бизнесу в том числе и доверенных государственных сервисов, которые смогут использоваться на внешних коммерческих площадках. «Задача государства – раскрыть инфраструктуру электронного правительства вовне», – пояснил представитель Минцифры.

На многие данные и механизмы взаимодействия с гражданами у государства есть безусловная монополия, например, это данные о юридических лицах или о платежах граждан в бюджет, говорит директор АНО «Информационная культура», руководитель Ассоциации участников рынка данных Иван Бегтин.

Бизнес воспринимает государственные данные как бесплатные, но при этом не видит возможности собрать такие объемы информации самостоятельно – это было бы очень

дорого, отмечает партнер департамента управления рисками Deloitte Сергей Кудряшов. «Любой бизнес в сегменте b2c может эффективно их использовать как с точки зрения интеграции, так и с точки зрения отслеживания потребительских характеристик населения. Например, на сайте магазина можно автоматически верифицироваться в системе госуслуг. Таким образом, магазин получает самые полные данные о своем клиенте», – рассуждает господин Кудряшов. Впрочем, добавляет он, при таком взаимодействии серьезно вырастают риски утечки данных и их недобросовестного использования.

<https://www.kommersant.ru/doc/4539873>

КОММЕРСАНТЪ; ДИАНА ГАЛИЕВА, ОЛЕГ САПОЖКОВ, АНАСТАСИЯ МАНУЙЛОВА, ТАТЬЯНА ГРИШИНА; 2020.21.10; ПРИШЛА КАЗНА – ОТКРЫВАЙ ВОРОТА; СИСТЕМА КАЗНАЧЕЙСКИХ ПЛАТЕЖЕЙ МОЖЕТ СОКРАТИТЬ ГОСАППАРАТ

Правительство завершает подготовку к запуску с января 2021 года системы казначейских платежей – переводу в Федеральное казначейство (ФК) всех транзакций, совершаемых участниками бюджетного процесса. Консолидация госфинансов в ФК должна повысить эффективность госрасходов за счет сокращения издержек на транзакции и сроков расчетов. Однако помимо прямого финансового эффекта, реформа государственных платежей, видимо, даст и новый способ оптимизации или перераспределения сотрудников, чьи функции будут автоматизированы.

Белый дом внес в Госдуму пакет поправок к ведомственным и отраслевым законам, необходимых для запуска в 2021 году системы казначейских платежей (СКП). С 1 января 2021 года Федеральное казначейство из ведомства кассового обслуживания де-факто превратится в бюджетную платежную систему и расчетный центр – для этого в Банке России будет открыт так называемый единый казначейский счет (система из около 80 счетов по разным бюджетным операциям), который поглотит более 50 тыс. счетов участников бюджетного процесса в ЦБ. Одновременно в казначейство будут переведены все бюджетные транзакции, до сих пор совершаемые между счетами министерств, ведомств, региональных органов власти, бюджетных и казенных учреждений, органов управления внебюджетными фондами, а также их контрагентов-юрлиц в ЦБ.

В итоге фактически весь пул бюджетной ликвидности – около 20 трлн руб. в год и 1,2 трлн «в моменте» – окажется в управлении ФК, оно же будет платить по счетам ведомств и рассчитываться с их подрядчиками за госзаказ.

Ключевые поправки к Бюджетному кодексу, необходимые для запуска СКП, приняты еще в конце 2019 года. В течение 2020 года казначейству необходимо было подготовить инфраструктуру, открыть единый счет в ЦБ, протестировать механизм и совместно с Минфином доработать нормативную базу. Как пояснили “Ъ” в ФК, уже утверждены все необходимые нормативные правовые акты Минфина, казначейства и ЦБ для запуска системы.

Опубликованный вчера на сайте Госдумы законопроект вносит уже технические правки в законы о валютном и таможенном регулировании, пенсионном, социальном и медицинском страховании, автономных учреждениях и пр. Они регламентируют порядок зачисления бюджетных средств ведомств и органов управления внебюджетными фондами на их счета в казначействе.

Как ФК консолидирует бюджетный сектор

Также поправки фиксируют возможность передачи ФК функций по операциям уже третьего уровня бюджетной системы – муниципальных бюджетных учреждений. Для этого местные администрации должны обратиться в терорганы ФК; в остальном муниципалитеты как получатели средств бюджетов субъектов РФ станут косвенными участниками СКП.

Предполагается, что консолидация госфинансов в казначействе должна повысить прозрачность и эффективность бюджетных расходов, в том числе за счет сокращения транзакционных издержек и сроков переводов между участниками бюджетного процесса (см. “Ъ” от 5 июля 2019 года) – ранее в ведомстве поясняли, что получателям средств не нужно будет дожидаться фактического поступления их на счет: при наличии информации об их отправке расчет будет мгновенным. Вырастет и эффективность управления свободными средствами: если сейчас ведомства сами размещают их на депозитах в банках (и иногда теряют), то с 2021 года управлять депозитами будет ФК.

Отметим, однако, что сосредоточение расчетов в казначействе может значительно сократить потребность госструктур в специалистах, ранее обеспечивавших «проведение» средств по вертикали между федеральным и региональными бюджетами и конечными получателями.

В Минфине, впрочем, заверили “Ъ”, что «опасения насчет сокращения численности госаппарата не обоснованны. Количество людей, работающих с выписками, не уменьшится». В ФК также отметили, что «оптимизация численности госаппарата» законом 479-ФЗ (о СКП) и законопроектом не предусмотрена. Однако еще два года назад в планах Минфина было сокращение в 2020 году на 10% численности органов власти, и обсуждалось оно в контексте как раз усиления роли ФК в управлении бюджетной ликвидностью и передачи ему бухгалтерских функций министерств и ведомств (пилотный проект по «обсчету» 14 госорганов был признан успешным; см. “Ъ” от 9 января).

Как централизацию закупок начали со своих

Вчера от обсуждения влияния этих инициатив на штатное расписание в опрошенных “Ъ” ведомствах уклонились. Де-факто речь, видимо, идет об оригинальной кадровой реформе, при которой оптимизация госаппарата или существенное перераспределение его функций обеспечивается не директивно, а централизацией и автоматизацией. Отметим, что кроме бухгалтерий она может затронуть и чиновников, контролирующих финансирование госзаказа: автоматизация ЕИС в сфере закупок и бухгалтерских функций ведомств фактически оставит на стороне органов власти только отбор подрядчиков и контроль результатов.

Напомним, в 2010 и в 2016 годах сократить число госслужащих на 10% требовал Дмитрий Медведев – но делалось это в основном за счет сокращения незаполненных штатов, которые затем восстанавливались. Статистика же сокращения чиновников не фиксирует: по данным Росстата, в 2010 году в РФ насчитывалось 1,6 млн госслужащих, к 2020 году их число выросло до 2,2 млн. Большую часть из них составляют служащие федеральных ведомств (1,5 млн человек), именно их численность росла быстрее всего: с 2010 года почти втрое. При этом штатная численность еще выше реальной на 10–15% – почти во всех госструктурах по-прежнему заполнено не 100% существующих мест.

<https://www.kommersant.ru/doc/4539893>

КОММЕРСАНТЬ ВОРОНЕЖ; ИРИНА ЛОБАНОВА, АЛЕКСАНДР ПРЫТКОВ, АНДРЕЙ ЦВЕТКОВ; 2020.21.10; «НЕ ТОЛЬКО СОВЕСТЬ, НО И ШТРАФЫ»; ВОДИТЕЛЕЙ ЧЕРНОЗЕМЬЯ ПРИУЧАЮТ НЕ ВЫЕЗЖАТЬ НА ПОЛОСЫ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

Вчера в Воронеже начали тестировать пилотную выделенную полосу для общественного транспорта – на улице Остужева и Северном мосту, не самом загруженном участке облцентра. Позже освободить полосы для автобусов планируется и на центральных улицах города в рамках реформирования системы общественного транспорта. По той же причине использовать «выделенку» недавно начали также Белгород и Орел. Пока дисциплинированное поведение водителей отмечает только Курск, где выделенные полосы действуют с 2007 года. Эксперты считают, что организация полос для

общественного транспорта должна быть в первую очередь осмысленной мерой в глазах горожан.

Первая выделенная полоса для общественного транспорта в Воронеже была запущена вчера. Корреспонденты “Ъ-Черноземье” в течение дня были свидетелями того, как многочисленные воронежские автолюбители игнорировали правило выделенной полосы, особенно при въезде с Северного моста на правый берег города. Водителям пообещали постепенную адаптацию к нововведению, комплексы видеофиксации, в частности, еще предстоит монтировать. Власти утверждают, что залогом выполнения «выделенкой» своих функций станет администрирование движения по полосам, чтобы водители не нарушали правила.

Всего комплексной схемой организации дорожного движения предусмотрено создание 30 км выделенных полос на ключевых магистралях Воронежа, в частности на Московском проспекте, улице Плехановской, Чернавском и Вогрэсовском мостах.

Полосы для общественного транспорта уже действуют в других регионах Черноземья. В частности, они есть в Курске, Орле, Белгороде. Причем в Белгороде их запустили 19 сентября текущего года. Организация «выделенок» также стала частью транспортной реформы, которая реализуется в местной агломерации с 2019 года. В первую очередь был разработан основной транспортный коридор: улица Щорса – проспект Богдана Хмельницкого. 80% маршрутов общественного транспорта, который есть в агломерации, проходят по этой магистрали, пояснили в **пресс-службе** регионального департамента строительства и транспорта. В связи с этим пассажиропоток в общественном транспорте в этом коридоре «в пять раз превышает пассажиропоток индивидуального транспорта». При этом в часы пик средняя скорость движения маршрутных автобусов и троллейбусов падает до 8 км/ч. Устройство выделенных полос, по оценке разработчиков, позволило увеличить среднюю скорость движения общественного транспорта в 2,5 раза (до 20 км/ч).

Отметим, что выделенные полосы по улице Щорса разместили не традиционно, по правой полосе, а по центру проезжей части для большей свободы транспортных средств, исключая конфликт интересов при повороте направо. Остановки также расположены вдоль оси. Приподнятые на 30 см посадочные площадки должны обезопасить пассажиров от наезда автомобиля, а в тандеме с низкопольными автобусами создать безбарьерную среду. Выход с остановки на пешеходный переход осуществляется через пандус. Все пешеходные переходы регулируемые.

Также в процессе реновации улицы Щорса властями были приняты меры для «успокоения трафика»: сужены полосы на проезжей части (3,5 м на «выделенку», 3,25 – для другого транспорта) и установлено ограничение скорости – 40 км/ч для всех видов транспорта. Чтобы увеличить пропускную способность, кольцевые развязки заменили перекрестками со светофорным регулированием. По проспекту Богдана Хмельницкого выделенные полосы располагаются традиционно по правой полосе. Контролируют соблюдение правил дорожного движения видеокамеры на полосу. В дальнейшем в городе планируется организовать выделенные полосы по проспекту Славы и улице Преображенской (магистраль, которая пересекает проспект Богдана Хмельницкого). Таким образом, в Белгороде будет запущено 30 км выделенных полос.

В Орле выделенная полоса на Кромском шоссе около ТРК «ГРИНН» действует с июля. С момента ее появления сотрудники ГИБДД, по официальным данным, оштрафовали за езду по ней лишь 24 автолюбителя.

В Курске полосы для общественного транспорта были созданы еще в 2007 году. Сейчас в городе организовано пять «выделенок» общей протяженностью 6,86 км. Они расположены на улицах Александра Невского, Сонины, Ленина, Радищева и проспекте Победы. При этом ни на одной из этих магистралей нет выделенных полос в двух направлениях. В мэрии “Ъ-Черноземье” рассказали, что с момента их введения количество полос не сокращалось, а по ним в соответствии с ПДД могут ездить рейсовые

автобусы, троллейбусы, маршрутные и легковые такси. За движение или остановку на «выделенке» других транспортных средств грозит 1,5 тыс. руб. штрафа, однако «штрафуют водителей крайне редко, так как в этом плане курские водители дисциплинированы».

Глава воронежской ГК «Автолайн», депутат гордумы Дмитрий Крутских рассказал вчера “Ъ-Черноземье”, что всегда был сторонником выделения полос для движения общественного транспорта. Но работать они, по мнению перевозчика, будут только при наличии средств фото- и видеофиксации. «В Москве дисциплинированы все, потому что штрафы неизменно приходят, – полагает господин Крутских. – Для Воронежа пока это диковинка». При этом бизнесмен уверен: надо приучать граждан к тому, что общественный транспорт более выгоден и удобен для городского перемещения. Поэтому «общественному транспорту нужно давать приоритеты». В этом ключе запуск «выделенки» именно по Северному мосту вызвал у собеседника “Ъ-Черноземье” удивление. «Объяснить выбор можно разве что пилотной функцией проекта – показать и научить водителей. Затем применять на более загруженных трассах – где заторы, светофоры и большие автомобильные потоки», – предположил Дмитрий Крутских.

Директор Института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики, председатель общественного совета при Минтрансе РФ Михаил Блинкин отмечает, что организация выделенных полос должна быть в первую очередь осмысленной мерой в глазах горожан. «Если пассажиры и водители видят, что полоса используется, что с ее помощью можно быстрее добраться, то возможно даже увеличение пассажиропотока в общественном транспорте. Если же на этой улице город стоит в пробке, а по полосе почти никто не едет, то у горожан возникают вопросы относительно правильности такого решения», – считает господин Блинкин.

По словам эксперта, при создании «выделенок» можно в общих чертах заранее просчитать, будет ли она необходима. В среднем по улице проезжает около 900 автомобилей, или 1–1,1 тыс. человек; если при организации полосы пассажиропоток в общественном транспорте оказывается большим, то по правилу «виртуального референдума» выигрывают они. «Но в каждом конкретном случае надо уже детальнее смотреть все показатели, в том числе обследовать движение до внедрения полосы и после», – добавил Михаил Блинкин. По его словам, на первых порах в привыкании водителей роль играет «не только совесть, но и штрафы»: «В зарубежных странах этому опыту уже несколько десятков лет, там люди привыкли, для них выезжать на эти полосы просто неприлично. А там, где обособленные полосы только внедряются, помогает жесткое администрирование».

<https://www.kommersant.ru/doc/4539861>

КОММЕРСАНТЬ ВОРОНЕЖ; 2020.20.10; «ТАМБОВ» ПОДЛЕТАЕТ К РЕКОНСТРУКЦИИ; МЕСТНЫЙ АЭРОПОРТ МОЖЕТ БЫТЬ ОБНОВЛЕН ЗА 4,5 МЛРД РУБЛЕЙ

Конечная стоимость реконструкции аэропорта «Тамбов» не должна превысить 4,5 млрд руб., рассказали “Ъ-Черноземье” в администрации области. К 2024 году планируется построить новую взлетно-посадочную полосу (ВПП), которая сможет принимать крупные авиалайнеры, и обустроить транспортно-пересадочный узел, объединяющий аэропорт и автовокзал. Власти региона ведут переговоры о федеральном софинансировании, также в проект планируется вложить областные и частные средства. Эксперты напоминают, что без согласования с **Минтрансом** в реконструкции нет смысла, и сомневаются в том, что после нее тамбовский аэропорт сможет увеличить пассажиропоток.

О том, что проект реконструкции тамбовского аэропорта прошел госэкспертизу, сообщила **пресс-служба** областной администрации. Стоимость объекта составит около 4,5 млрд руб. Планируется строительство новой ВПП, длина которой в 2,4 км позволит принимать

Boeing и Airbus. Кроме того, «многофункциональный аэропортовый комплекс объединит под своей крышей все службы аэропорта и даже автовокзал по курортным маршрутам в другие регионы». «Это уникальный проект для России, позволяющий существенно сократить затраты на содержание здания. Большое внимание уделено экологической составляющей, в том числе строительству очистных сооружений», – отметили в **пресс-службе**.

О планах модернизации аэропорта стало известно в 2018 году. В начале 2019-го в администрации региона сообщали, что реконструкция пройдет в четыре этапа. На первом планируется оснастить имеющуюся ВПП новым светосигнальным оборудованием. Вчера **пресс-служба** отметила, что это позволит принимать самолеты в темное время суток, а работы должны быть завершены к лету 2021 года. На дальнейших этапах планируется построить новую полосу, аэропортовый комплекс и «много другое». При этом за счет дополнительных земель Тамбовского района будет увеличена площадь аэропорта. По первоначальным планам работы должны быть завершены в 2025 году, но накануне стало известно, что срок сокращен на год.

В областном управлении автомобильных дорог и транспорта “Ъ-Черноземье” уточнили, что на начальной стадии прохождения госэкспертизы в 2019 году «предельная» сметная стоимость проекта оценивалась в 5 млрд руб. Затем в документацию «был внесен ряд изменений», что позволило сократить сумму до примерно 4,3 млрд руб.

Строительство аэропорта началось в 1970 году в десятке километров от Тамбова. До этого авиация в регионе также работала: полевой неблагоустроенный аэродром принимал самолеты Ан-2 и По-2, которые в основном летали в пределах области и на местных воздушных линиях. В середине 1970-х были возведены взлетно-посадочная полоса, аэровокзал, гостиница и производственные здания. По собственным данным, в 1980-х – 1990-х годах аэропорт имел регулярное воздушное сообщение с 35 «областными и промышленными центрами страны, курортами Кавказа и Крыма». Управляющей компанией является принадлежащее региональной администрации ТОГБУ «Аэропорт “Тамбов”». И.о. директора с мая 2020 года является Игорь Михайлов. Финансовые показатели компании не раскрываются. В апреле аэропорт был включен в перечень объектов федерального значения. Получение этого статуса должно позволить претендовать на получение федеральных субсидий, отмечали тогда в обл администрации.

На недавнем совещании губернатор Александр Никитин поручил «оперативно решать» организационные вопросы по проекту, в том числе связанные с финансированием реконструкции: «Мы налаживаем авиасообщение прежде всего для удобства людей. Экономический эффект здесь отложенный». В региональном управлении автодорог и транспорта “Ъ-Черноземье” рассказали, что финансирование проекта планируется из федерального и областного бюджетов, а также из частных средств. «Идет проработка возможности включения объекта в федеральные программы развития транспортной инфраструктуры, например **«Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры»**, или в перечень мероприятий государственной программы «Развитие транспортной системы» с последующим предоставлением бюджету региона целевой федеральной субсидии. Ее возможный размер на данный момент уточняется», – пояснили в департаменте. Средства облбюджета и частного партнера могут быть направлены на возведение здания аэровокзала, грузового терминала и склада для ГСМ.

Сейчас из Тамбова можно улететь в Екатеринбург, Краснодар и Санкт-Петербург. Все рейсы выполняет авиакомпания «Руслайн». Кроме того, в сезон отпусков были организованы полеты в Сочи и Симферополь. При этом еще до начала пандемии в январе 2020 года «Руслайн» прекратил авиасообщение между Тамбовом и Москвой. Собеседники “Ъ-Черноземье” в региональной власти связывали решение с низким пассажиропотоком направления, так как на машине или поезде можно доехать до столицы менее чем за пять

часов. По данным **пресс-службы** обл администрации, в 2021 году планируется возобновить полеты в Москву, а также организовать рейсы в Анапу, Калининград и Казань. В 2018 году пассажиропоток тамбовского аэропорта составил 21,4 тыс. человек, в 2019-м – 18,1 тыс., за девять месяцев нынешнего года – 20,4 тыс.

Главный редактор портала Avia.ru Роман Гусаров напоминает, что планы региона необходимо увязывать с планами федерального центра: «Терминалы, парковки, гостиницы и прочее можно построить на деньги любого инвестора, но ВПП находится в федеральной собственности. Поэтому такие проекты должны быть согласованы с федеральными властями: если они, например, не запланировали что-то делать с ВПП, то и говорить не о чем, в такие программы трудно войти». По его оценке, работы на ВПП традиционно являются наиболее капиталоемкими и в принципе не окупаются, поэтому эти расходы берет на себя государство.

«Бизнес также интересуется и стабильный пассажиропоток, игрокам рынка интересны объекты с потоком около 500 тыс. человек и выше. И даже если реконструировать аэропорт, в Тамбов могут не прийти авиакомпании: регион не может сгенерировать более-менее регулярный поток. Туристические направления в сезон – это одно, а на постоянные рейсы просто не наберется пассажиров», – добавил эксперт. «Ради освоения бюджетных денег почему бы и не обновить инфраструктуру. Но не наблюдается расчетов, как новые объекты подтолкнут развитие экономики отрасли», – констатировал господин Гусаров.

<https://www.kommersant.ru/doc/4539862>

КОММЕРСАНТЪ КАЗАНЬ; КИРИЛЛ АНТОНОВ; 2020.20.10; В МОСКВУ ПОДБРОСЯТ ЗА 499 РУБЛЕЙ; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ЗАПУСТИЛИ РЕЙС ИЗ КАЗАНИ В ЖУКОВСКИЙ

Перевозчик из Екатеринбурга «Уральские авиалинии» начал рейсы из Казани в самый маленький аэропорт в московском направлении – Жуковский по тарифам от 499 руб. Ранее в Жуковский летала татарстанская «ЮВТ-аэро», получая под это направление федеральное финансирование. В компании говорят, что рейс был востребованным, но больше на это направление не претендуют. Эксперты считают, что для уральского перевозчика рейс без каких-либо дотаций убыточен даже при полной загрузке. Они обращают внимание, что пассажирам по-прежнему неудобно добираться из аэропорта в Москву, особенно с учетом, что самолет прилетает ночью.

Вчера **пресс-служба** международного аэропорта Казань сообщила, что компания «Уральские авиалинии» начала выполнять новый рейс из столицы Татарстана в Жуковский (Московская область). Полеты запланированы пять раз в неделю: по вторникам, четвергам, пятницам, субботам и воскресеньям. Из Казани самолеты Airbus 320 будут вылетать в 22:20, а из Жуковского в 20:05.

«Уральские авиалинии» в 2019 году перевезли 9,6 млн пассажиров. Штаб-квартира располагается в Екатеринбурге. Авиакомпания также имеет хаб в московском Домодедово. У компании, согласно информации на ее сайте, 49 самолетов Airbus. Рейсы выполняются по 200 российским и зарубежным направлениям. Согласно сайту авиаперевозчика, в настоящий момент компания также выполняет чартерные рейсы из Казани в турецкую Анталию. Согласно пресс-релизу казанского аэропорта, в этом году «Уральские авиалинии» из-за пандемии COVID-19 закрыли часть рейсов из Татарстана.

Ранее из Казани в Жуковский (аэропорт открылся в мае 2016 года, в прошлом году обслужил 1,4 млн пассажиров) летала татарстанская авиакомпания «ЮВТ-аэро». В частности, в конце 2016 года, предлагая тарифы от 1,59 тыс. руб., и в конце 2018 года – от 2,39 тыс. руб. Рейсы авиакомпании субсидировались из федерального бюджета.

Получить комментарий в «Уральских авиалиниях» вчера не удалось – в **пресс-службе** авиакомпании на запрос “Ъ” не ответили. Согласно сайту перевозчика, стоимость его билетов на рейс Казань – Жуковский начинается от 499 руб. (с багажом – от 3 тыс. руб.).

По данным казанского аэропорта, первым рейсом «Уральских авиалиний» из Жуковского в Татарстан 18 октября прибыли 136 человек. То есть загрузка составила 84%. На сайте авиалиний по таким же низким ценам предлагаются и другие рейсы из Жуковского – в Санкт-Петербург, Воронеж, Волгоград, Архангельск, Пермь, Сочи.

Гендиректор «ЮВТ-аэро» Петр Трубаев сообщил “Ъ”, что татарстанская компания в этом году не претендовала на полеты из Жуковского. «Мы обычно делали этот рейс в конце года, когда оставались деньги у РФ и их распределяли. И нам давали не только Жуковский, но и другие направления. Но программа действовала всегда только до конца года», – напомнил он. Господин Трубаев добавил, что в этом году «ЮВТ-аэро» подала заявки в Росавиацию на субсидирование межрегиональных рейсов, за исключением Жуковского. «Есть более интересные рейсы. В Москву и так хватает направлений», – пояснил он.

Господин Трубаев отметил, что комиссия при **Росавиации** «пока не собиралась», поэтому он сомневается, что «Уральские авиалинии» получают субсидирование по федеральной программе. «Я удивился цене билетов. При такой цене ни одна экономика не бьется», – считает он. Глава компании не исключает, что какие-то преференции «Уральским авиалиниям» мог предоставить сам аэропорт. Впрочем, он отметил, что рейс из Жуковского у «ЮВТ-аэро» был востребованным, «несмотря на некоторые неудобства, связанные с логистикой от Жуковского до центра Москвы».

«Жуковский действительно неудобен. Такси до центра Москвы будет стоить около 1,5 тыс. руб. и еще 1,5 часа ехать. За эти же деньги можно улететь в Шереметьево, а оттуда быстро добраться на поезде», – сказал “Ъ” гендиректор агентства по онлайн-бронированию авиабилетов Азамат Сабилов, обратив внимание, что в Жуковский самолет прилетает поздно – почти в полночь. По его словам, для «ЮВТ-аэро» рейс был выгоден, поскольку субсидировался федеральным центром. «Зачем это нужно „уральцам“, мне непонятно. Нормальный билет должен стоить от 2 тыс. руб., иначе рейс не окупается. Даже если будет полная загрузка, 500 руб. – это полная фигня», – говорит господин Сабилов. При этом он не исключает, что пассажиры могут заинтересоваться низкой ценой в связи с экономическим кризисом из-за COVID-19.

<https://www.kommersant.ru/doc/4539912>

ИЗВЕСТИЯ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ, АНАСТАСИЯ ГАВРИЛЮК; 2020.21.10; «ЯБЛОЧНЫЙ» РЕЙС: КАК В РОССИЮ ПОПАДАЮТ КОНТРАБАНДНЫЕ АЙФОНЫ; ЭКСПЕРТЫ ОЦЕНИЛИ ДОЛЮ СЕРОГО РЫНКА В 10-13%

Доля контрабандных смартфонов в России составляет 10–13%, утверждают опрошенные «Известиями» эксперты. Сотрудники железнодорожных и авиакомпаний – главные поставщики нелегальной продукции в нашу страну, рассказали специалисты. 20 октября федеральный суд Бруклина предъявил группе из десяти человек обвинения в незаконной контрабанде в Россию электронных устройств на общую сумму более \$50 млн. Фигуранты дела участвовали в схеме по экспорту в нашу страну iPhone, iPad и Apple Watch, предполагают американские власти. Они подозревают, что сотрудники «Аэрофлота» были курьерами контрабандистов. По итогам следствия Госдепартамент США аннулировал визы у 113 сотрудников российского перевозчика. В авиакомпании отрицают, что в опубликованном списке обвиняемых есть ее бывшие или действующие работники.

Ненадежный союз

Из десяти человек, которым предъявлены обвинения, восемь человек уже арестованы. Это Саюз Дайбагия, Акмаль Асадов, Антон Перевозников, Шохрух Саидов, Марат Шахдин, Кирилл Сохончук, Зокир Искандеров и Азамат Бобомуродов, говорится в сообщении на сайте прокуратуры Восточного округа Нью-Йорка. Еще двое скрываются от правосудия.

«Эти обвиняемые использовали коммерческие перелеты для осуществления контрабанды, что является ошеломляюще опасным обстоятельством, раскрытым и обоснованным

следствием», – приводится в тексте заявление комиссара полиции Нью-Йорка Дермота Ши.

Во время обыска обнаружено более \$600 тыс. наличными.

Госдепартамент США также отозвал около 113 виз сотрудников «Аэрофлота», участвовавших в схеме контрабанды, говорится на сайте прокуратуры.

В опубликованном списке из восьми человек отсутствуют бывшие или действующие сотрудники «Аэрофлота», сказала пресс-секретарь компании Юлия Спивакова.

– Представительство компании взаимодействует с посольством России в США и генеральным консульством в Нью-Йорке для выяснения сути возможных претензий к «Аэрофлоту» и согласования дальнейших действий, – добавила она.

Авиакомпания последовательно делает всё возможное для предотвращения трансграничных правонарушений и преступлений экономического характера, утверждает Юлия Спивакова. Ранее при взаимодействии с правоохранительными органами «Аэрофлот» выявлял и пресекал попытки вовлечения сотрудников в противоправную деятельность. Тогда принимались жесткие, в том числе процессуальные меры реагирования. Подобная работа остается приоритетом для департамента обеспечения экономической безопасности перевозчика, она будет продолжена в дальнейшем, отметила представитель авиакомпании.

Контрабанда на крыльях

В последние годы неофициальные каналы поставок товаров из-за рубежа сильно сократились. Если раньше серый рынок смартфонов составлял до 30% от объема официальных продаж, то сейчас сократился до 10%, считает независимый эксперт в сфере электроники Аркадий Маркарьян. Он уверен, что провезти большую партию мимо российской таможни или обмануть инспектора подложными документами невозможно.

Всё сложнее провозить «серые» товары и через границы стран СНГ, говорит эксперт. Поэтому злоумышленникам остается перевозка через людей, которые имеют право перемещаться по миру без таможенного досмотра, пояснил Аркадий Маркарьян. В первую очередь это сотрудники авиакомпаний и проводники железнодорожного транспорта, объяснил специалист.

Чаще всего на сером рынке продают популярные и дорогие устройства известных брендов – Apple, Samsung, Huawei, Xiaomi. Как правило, нелегально ввезенными устройствами торгуют небольшие интернет-магазины.

Нелегально ввезенные iPhone составляют до 13% от всех импортированных в страну смартфонов Apple, говорит аналитик TelecomDaily Илья Шатилин. Это связано как с популярностью «яблочных» гаджетов, так и с тем, что продажи новинок Apple в России начинаются несколькими неделями позже, чем в США. Но главное – цены на айфоны в США ниже. В частности, линейка iPhone 12 в Америке в официальном магазине компании стоит примерно на 20% дешевле, чем в РФ, пояснил Илья Шатилин.

Разница в стоимости между контрабандным товаром из-за рубежа и локальным легальным продуктом может составлять как минимум 20%. Это обязательный НДС, уплачиваемый при импорте продукции в Россию, пояснил Аркадий Маркарьян.

Неопытный пользователь не сможет визуально отличить устройство, произведенное для продажи в другой стране, добавил эксперт. Обычно у продукции разная только упаковка. Весь товар, предоставляемый для реализации на российском рынке, должен иметь описание, перевод характеристик, информацию о выданных сертификатах, компании-импортере, контакты сервисной поддержки. Отсутствие таких данных должно насторожить покупателя. Можно проверить и номер модели, пробив его в поисковой системе, добавил эксперт.

В использовании «серые» устройства могут не отличаться от ввезенных в Россию легально. Однако из-за сервисной политики компаний рассчитывать на гарантийное

обслуживание в регионе, отличном от места приобретения, не стоит, заключил Аркадий Маркарьян.

Илья Шатилин добавляет, что «серые» гаджеты могут обладать иными аппаратными характеристиками, например, иметь другой процессор. Частотный диапазон, который поддерживает устройство, произведенное для другой страны, также может отличаться. К тому же вилка зарядного устройства может не подходить к российским розеткам, добавил он.

Пользователи, купившие устройства, предназначенные для другого региона, могут столкнуться и с проблемами в сервисе, согласен независимый эксперт по мобильным устройствам и гаджетам Вадим Плесский. Сломанный смартфон могут отказаться чинить в стране, отличной от той, где его приобрели. Это не проблема для недорогих моделей телефонов (до 15 тыс. рублей). Но для покупателей гаджетов за 60–100 тыс. рублей может быть критично.

У Apple модель смартфона с двумя SIM-картами предлагается только для китайского рынка, поэтому, если вы видите перед собой двухсимочный айфон – это устройство привезли из Китая, отмечает Вадим Плесский.

В Apple не ответили на запрос «Известий».

<https://iz.ru/1076284/german-kostrinskii-anastasiia-gavriliuk/iablochnyi-reis-kak-v-rossiiu-popadaiut-kontrabandnye-aifony>

КОММЕРСАНТЪ ЕКАТЕРИНБУРГ; 2020.20.10; «НУЖНО ПРОВОДИТЬ ТЩАТЕЛЬНЫЙ ОТБОР ЧАСТНЫХ ПАРТНЕРОВ»; ИНТЕРВЬЮ: МАКСИМ ПРАЧИК, ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР КОРПОРАЦИИ РАЗВИТИЯ СРЕДНЕГО УРАЛА

– Насколько в регионе востребован механизм ГЧП?

– Несмотря на сложную текущую экономическую ситуацию, необходимо искать возможности роста. Государственно-частное партнерство является механизмом привлечения частных инвестиций, который позволяет поддержать реализацию крупных проектов в условиях ограниченного бюджетного финансирования. Большинство концессионных соглашений заключено в коммунально-энергетической сфере (90%), 6% приходится на социальную сферу, 3% – на транспортную. Однако именно транспортные концессии являются наиболее крупными по общему объему инвестиций – на них приходится 70% совокупной стоимости проектов. В основном это проекты по строительству инфраструктуры автомобильных дорог. В Свердловской области мы также наблюдаем сохранение общей тенденции и лидерство по реализации проектов в сфере ЖКХ. У нас заключено 65 концессионных соглашений. Из них один федеральный проект, четыре региональных и 58 муниципальных. Общий объем инвестиций по проектам составляет 27 млрд руб.

– Есть ли интерес у инвесторов к проектам ГЧП в социальной сфере?

– Начиная с 2019 года наблюдается рост проектов ГЧП в социальной сфере. Проекты ГЧП позволяют решать государственные задачи, определенные национальными проектами. Необходимо повышать комфортность городской среды через возведение объектов социальной инфраструктуры (детские сады, школы, спортивные объекты). В этом вопросе интересы представителей органов власти совпадают с интересами игроков строительного рынка, в особенности с теми, кто занимается проектами комплексного освоения территорий. Развитая социальная инфраструктура в районе жилой застройки делает такие проекты более привлекательными.

– В условиях реализации проектов с ГЧП как застрахован от возможных рисков подрядчик?

– Что касается гарантий, то в соглашениях о ГЧП, действующих в рамках ФЗ-115 и ФЗ-224, предусмотрена защита от рисков и частной, и публичной стороны. В соглашении о

ГЧП распределены риски, ответственность сторон и предусмотрены механизмы особых обстоятельств и компенсаций для инвестора. Более того, законодательство о государственно-частном партнерстве позволяет инвестору принимать участие в переговорах с органами власти до подачи заявки (в случае с госзакупками такая практика запрещена) и предлагать свои условия по проекту. В свою очередь, публичная сторона застрахована от недостроев и долгостроев за счет того, что финансовые обязательства выполняются после ввода объекта в эксплуатацию. Таким образом, проекты ГЧП смещают фокус застройщика со строительства на эксплуатацию объекта.

– Чем занимается КРСУ при реализации проектов ГЧП в Свердловской области?

– Независимо от влияния пандемии на рынок инфраструктурных проектов, корпорация продолжает оказывать поддержку как публичной, так и частной стороне в подготовке и реализации ГЧП-проектов. В инвестиционном портфеле корпорации находятся соглашения на оказание консультационных услуг и соглашения о сотрудничестве, сумма которых достигает 10 млрд руб. Сейчас мы на пути согласования условий по первому в Свердловской области концессионному соглашению о строительстве школы на 925 мест. В планах – заключить соглашение к концу 2020 года. Также важно отметить, что в июле 2020 года правительство Свердловской области и ОАО «РЖД» подписали концессионное соглашение по строительству транспортной инфраструктуры. Корпорация выступала со стороны публичного партнера в части согласования условий проекта.

– Что может стать точкой роста для увеличения проектов ГЧП?

– Мы можем выделить ряд ключевых факторов успеха при реализации проектов ГЧП. Прежде всего, крайне важна заинтересованность профильных органов власти в реализации таких проектов. Инициатива должна исходить по большей части не со стороны частного, а со стороны публичного партнера. Поскольку именно публичный партнер может создать основу для определения оптимальных рыночных условий для привлечения частного капитала. Кроме того, в целях повышения перспектив реализации проекта нужно проводить тщательный отбор частных партнеров проекта, обладающих высокой профессиональной репутацией. Очень важно обеспечивать правильную открытую информационную политику, способствующую росту доверия бизнеса к органам власти. Необходимым фактором является развитие механизмов банковского финансирования, а также альтернативных механизмов привлечения инвестиций. Все это в целом раскроет потенциал механизмов ГЧП и создаст необходимый «поток ГЧП-проектов».

<https://www.kommersant.ru/doc/4539666>

КОММЕРСАНТ ЕКАТЕРИНБУРГ; ВОПРОС ЦЕНЫ; МНЕНИЕ АНАЛИТИКА: СТАРШИЙ АНАЛИТИК ИАЦ «АЛЬПАРИ» АННА БОДРОВА

На сегодняшний день в России реализуется порядка 3500 крупных инфраструктурных проектов, из них 2660 – в коммунальной и энергетической инфраструктуре, 170 – в транспортной инфраструктуре и 535 – в социальной инфраструктуре. В целом Россия испытывает нехватку инвестиций в такие проекты, доля ГЧП колеблется между 1% и 2%, а в высокоразвитых странах составляет в среднем 6–9%. Перспективы роста объемов рынка колоссальны в области образования, инфраструктурных проектов, спорта и туризма, строительства, социальной и военной сферы.

Объем частных инвестиций в ГЧП в феврале 2020 года составлял 86,5 млрд руб., но уже к июню и июлю 2020 года сократился до 1,4 млрд и 4,9 млрд руб. соответственно. Бизнес не пережил непредсказуемых шоков: девальвация рубля (почти на 30% к доллару и евро по итогам первых восьми месяцев 2020 года), снижение деловой активности на фоне пандемии коронавируса, рост безработицы и, как результат, снижение деловой активности, рост дефицита государственного бюджета, снижение активности государства в проработке новых проектов. В среднем на долю Большого Урала приходится чуть выше

20% из указанных показателей. На подходе создание производственно-логистического комплекса Минобороны России в Екатеринбурге с общим объемом инвестиций 22 млрд руб. Самое капиталоемкое концессионное соглашение подписано в транспортном секторе между правительством Свердловской области и ОАО «РЖД» в отношении создания и последующей эксплуатации железнодорожной инфраструктуры для обеспечения деятельности особой экономической зоны «Титановая долина» (1,9 млрд руб.).

В течение 10 последующих лет расходы российского бюджета на инфраструктурные проекты могут достичь 80–90 трлн руб. Однако федеральный бюджет явно становится дефицитным. Это значит, что недостающие средства государство, возможно, будет привлекать за счет новых инструментов в налогах, и уж точно без привлечения частных инвесторов не обойдется. Транспортная сфера и строительство останутся приоритетными для частных инвесторов, так как они понятны и хорошо просчитываются на любом этапе реализации. Важное направление – развитие проектов в отраслях с высокой добавленной стоимостью, а это медицина, финтех, образование, услуги. Уральский федеральный округ может извлечь из них весомую выгоду.

<https://www.kommersant.ru/doc/4539654>

ПЯТЫЙ КАНАЛ; 2020.20.10; ВЫЕЗД ИЗ РОССИИ ГРУЗОВИКОВ И АВТОБУСОВ С ЗАРУБЕЖНЫМИ НОМЕРАМИ ХОТЯТ БЛОКИРОВАТЬ

Инициатива исходит от **Минтранса**. Законопроект опубликован на сайте нормативных правовых актов.

В **Минтрансе** предложили блокировать выезд из России владельцам грузовиков и автобусов с зарубежными номерами. Соответствующий законопроект опубликован на сайте нормативных правовых актов.

Речь идет о должниках, собравшихся покинуть нашу страну с неоплаченными штрафами за нарушение правил дорожного движения. О том, что привлечь их к ответственности невозможно, стало известно пять лет назад, во время запуска системы «Платон».

Теперь же предлагается останавливать таких водителей или владельцев транспортных средств на таможенных или пограничных пунктах, и не выпускать их до полной оплаты штрафов.

По данным ГИБДД, только с начала этого года в России произошло более шести тысяч аварий с участием водителей из других стран. Кроме того, именно иностранцы чаще всего нарушают габаритные параметры, игнорируют дорожные знаки и нарушают скоростной режим.

<https://www.5-tv.ru/news/316657/vyezd-izrossii-gruzovikov-iavtobusov-szarubeznymi-номерами-hotat-blokirovat/>

РБК; МИХАИЛ ЮШКОВ; 2020.20.10; ВЛАСТИ НАЗВАЛИ УСЛОВИЕ СОКРАЩЕНИЯ ПОЕЗДОК МЕЖДУ РОССИЕЙ И БЕЛОРУССИЕЙ

Это может произойти из-за усугубления ситуации с коронавирусом. Есть риск не только продлить приостановку железнодорожного сообщения, но и сократить другие пассажиропотоки, заявили в Москве

Число поездок между Россией и Белоруссией может быть сокращено, если в странах будет наблюдаться резкий рост числа заразившихся коронавирусом COVID-19. Об этом заявил госсекретарь Союзного государства Григорий Рапота на пресс-конференции по итогам заседания Группы высокого уровня Совета министров объединения в онлайн-формате, передает ТАСС.

В этом случае «боюсь, мы не только не запустим поезд, а, может быть, еще и сократим другие пассажиропотоки», сказал он. По его словам, сейчас ситуация «очень серьезная» и никто этого не скрывает.

Как отметил Рапота, большую часть времени на заседании занял вопрос о запуске пассажирского железнодорожного сообщения между странами. Оба государства проявляют заинтересованность в этом вопросе, но окончательное решение остается за компетентными органами, сообщил он.

«Никаких решений на этот счет мы не приняли, не потому что не хотели, а потому что это не компетенция Группы высокого уровня. Мы выразили мнение и договорились, что соответствующие ведомства этот вопрос проработают и будут даны поручения **вице-преьерами**», – заявил Рапота, добавив, что вопрос о запуске пассажирского поезда между государствами будет прорабатываться в ближайшее время.

Транспортное сообщение России и Белоруссии было прекращено весной этого года из-за распространения коронавируса COVID-19. В середине июля **премьер-министр** Белоруссии Роман Головченко после переговоров со своим российским коллегой **Михаилом Мишустиним** говорил, что авиационное и железнодорожное сообщение между Россией и Белоруссией будет возобновлено в ближайшее время. Позднее заместитель генерального директора РЖД Дмитрий Пегов заявил, что после получения разрешения понадобится три дня на возобновление пассажирского железнодорожного сообщения с Белоруссией.

1 сентября Минск и Москва договорились о поэтапном возобновлении транспортного сообщения. Это решение было принято в ходе прошедших в Москве переговоров представителей санитарно-эпидемиологических служб.

Месяц назад Россия приняла решение возобновить авиасообщение с Белоруссией. Белорусская авиакомпания «Белавиа» начала полеты в Россию с 30 сентября. Рейсы осуществляются раз в неделю в московский аэропорт Домодедово. Позднее в «Белавиа» сообщили, что с 19 октября количество рейсов по маршруту Минск – Москва – Минск увеличится до трех в неделю. Российская авиакомпания «Аэрофлот» возобновила полеты в Минск с 26 сентября (по одному разу в неделю). С 25 октября «Аэрофлот» увеличит частоту полетов в Минск до трех раз в неделю.

Согласно данным на сайте РЖД, сейчас через территорию Белоруссии следуют транзитом – без посадки-высадки пассажиров – только поезда из Москвы, Санкт-Петербурга и Адлера в Калининград и обратно, прямые поезда в города Белоруссии по-прежнему не ходят.

<https://www.rbc.ru/society/20/10/2020/5f8f3e8a9a79475b2b6e4ca2>

ИЗВЕСТИЯ; 2020.20.10; БЕЛОРУССИЯ РАЗРЕШИЛА ТРАНЗИТ ИНОСТРАНЦАМ БЕЗ СПРАВКИ ОБ ОТСУТСТВИИ

Белоруссия с 22 октября разрешила иностранцам транзит без справки об отсутствии коронавирусной инфекции и ухода на самоизоляцию на 10 дней. Об этом во вторник, 20 октября, сообщается на сайте Государственного пограничного комитета.

«С 00:00 22 октября иностранным гражданам или лицам без гражданства, следующим транзитом через Беларусь, на границе не понадобится справка об отсутствии COVID-19. Также их не коснутся и требования о 10-дневной самоизоляции», – говорится в сообщении комитета.

Иностранцам нужно будет документально подтвердить 24-часовой транзит через территорию страны. Такими документами могут считаться билет, транзитная виза Белоруссии, официальное приглашение, путевки в лечебные (оздоровительные), учреждения и другие документы.

При этом у тех, у кого не будет документов, которые подтверждают 24-часовой транзит, также сохраняется возможность въезда в Белоруссию без справки и соблюдения самоизоляции.

«Однако таким лицам пограничники будут выдавать «анкету прибывшего», в которой гость страны должен оставить запись: «транзит через территорию Республики Беларусь в срок не более 24 часов», – уточнили в ГПК.

25 сентября президент Белоруссии Александр Лукашенко заявил, что на следующей неделе может рассмотреть вопрос о введении двухнедельного карантина по коронавирусу для приезжающих из стран Запада.

<https://iz.ru/1076341/2020-10-20/belorusiia-razreshila-tranzit-inostrantcam-bez-spravki-ob-otsutstvii-koronavirusa>

ТАСС; 2020.20.10; ГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА ПЕРВЫЙ ЭТАП СТРОИТЕЛЬСТВА ОБХОДА ТОЛЬЯТТИ С МОСТОМ ЧЕРЕЗ ВОЛГУ

Главное управление государственной экспертизы одобрило первый этап строительства обхода Тольятти с мостовым переходом через Волгу, сообщили в пресс-службе Главгосэкспертизы.

«Эксперты Главгосэкспертизы России рассмотрели проектно-сметную документацию на сооружение мостового перехода через Волгу на участке автомобильной дороги в Ставропольском и Шигонском муниципальных районах Самарской области. По итогам проведения государственной экспертизы выдано положительное заключение», – сказали в пресс-службе организации.

На первом этапе строительства предполагается соорудить мост через Волгу, который пересечет Куйбышевское водохранилище в районе населенных пунктов Климовка Шигонского района на правом берегу и Подстепки Ставропольского района на левом берегу.

Проект по строительству мостового перехода через Волгу с обходом Тольятти и выходом на трассу М-5 «Урал» входит в международный транспортный коридор «Европа – Западный Китай». Он предполагает строительство более 90 км автодорог и моста длиной 3,7 км. Как сообщали в **Минтрансе РФ**, стоимость строительства обхода Тольятти составит 705 млрд рублей, в том числе 332 млрд рублей в 2021-2023 годах за счет средств федерального бюджета.

ПРАЙМ; 2020.20.10; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ ОТКРЫТЬ ПУНКТ ПРОПУСКА В ПОРТУ ВАНИНО ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ

Минтранс РФ предложил открыть после реконструкции морской грузовой пункт пропуска через границу России в порту Ванино рядом с перегрузочным комплексом АО «ВаниноТрансУголь», следует из проекта приказа, опубликованного на портале проектов нормативно-правовых актов.

«... Приказываю: открыть морской грузовой постоянный многосторонний пункт пропуска через государственную границу Российской Федерации в морском порту Ванино в пределах территории транспортно-перегрузочного комплекса на северном берегу бухты Мучке акционерного общества «ВаниноТрансУголь», – говорится в проекте приказа.

Как следует из пояснительной записки к документу, пункт пропуска предлагают открыть в связи с завершением реконструкции порта и установленного межведомственной комиссией соответствия проектной документации на проведение работ.

«Кроме того, актом МВК (межведомственной комиссии – ред.) определены географические координаты морского пункта пропуска ... в порту Ванино, с проектной пропускной способностью: грузов – 24 миллионов тонн в год», – говорится в пояснительной записке. Затраты на содержание и эксплуатацию объектов порта АО «ВаниноТрансУголь» планирует осуществлять из собственных средств.

Документ проходит процесс независимой антикоррупционной экспертизы, которая продлится до 26 октября.

«ВаниноТрансУголь» реализует проект по созданию угольного терминала в порту Ванино, объем инвестиций в который составляет 34 миллиарда рублей. Группа «Колмар» в середине сентября ввела его в эксплуатацию. На первом этапе начал работать комплекс для перевалки угля мощностью 12 миллионов тонн в год. На втором этапе, в 2023 году, мощности будут увеличены до 24 миллионов тонн.

ПРАЙМ; 2020.20.10; ЗАМПРЕД СОВЕТА ПРИ МИНТРАНСЕ РФ ПРЕДЛАГАЕТ СОЗДАТЬ В ПАРКАХ ЗОНЫ БЕЗ ВЕЛОСИПЕДИСТОВ

Зампред общественного совета при Минтрансе РФ, и. о. директора Института изучения детства, семьи и воспитания РАО Наталья Агре предложила предусмотреть дополнительные меры безопасности пешеходов в парковых зонах, в частности, создать там зоны, «свободные от движения», где не будут ездить на велосипедах, гироскутерах, электросамокатах и других средствах индивидуальной мобильности (СИМ).

По словам Агре, родителей беспокоит, что им практически не удается прогуляться в парке с ребенком, не держа его за руку из-за людей на гироскутерах, электросамокатах, велосипедах, моноколесах.

«Сейчас обсуждаются нововведения в правила дорожного движения, регулирующие права и обязанности для водителей СИМ. Один из пунктов – ограничение скорости их движения до 20 километров в час... Однако, на мой взгляд, для парков стоит предусмотреть дополнительные меры безопасности, например, в случае отсутствия выделенных дорожек для водителей СИМов предусмотреть зоны, свободные от движения. Так, наиболее уязвимые

На ту же тему:

<https://fedpress.ru/news/77/society/2604260>

Ъ; ГЕОРГИЙ ПОРТНОВ; 2020.20.10; РОСТЕХНАДЗОР СНОВА СУДИТСЯ С МИНТРАНСОМ ИЗ-ЗА ФРУНЗЕНСКОГО МОСТА

Средне-Поволжское управление Федеральной службы по экологическому, технологическому и атомному надзору обжаловало в суд с заявлением к министерству транспорта и автомобильных дорог Самарской области. Об этом сообщает арбитраж.

Надзорный орган просит закрыть Фрунзенский моста на срок до 90 суток и обязать минтранс выплатить штраф. Ведомство считает, что чиновники не исполнили его предписание об устранении нарушений. Слушания по этому делу состоятся в ноябре.

Ранее Ростехнадзор уже подавал иск к министерству транспорта региона. Надзорный орган установил, что Фрунзенский мост официально не вводился в эксплуатацию, но движение по нему открыли в тестовом режиме уже 31 декабря минувшего года. Суд не стал закрывать мост, но оштрафовал минтранс на 50 тыс. руб.

<https://www.kommersant.ru/doc/4539470>

[Вернуться в оглавление](#)