



## Ежедневный мониторинг СМИ

9 НОЯБРЯ 2020

### СОДЕРЖАНИЕ

|  |    |
|--|----|
| ПЕРВЫЙ КАНАЛ; 2020.08.11 21.47; СОСТОЯЛАСЬ ТОРЖЕСТВЕННАЯ ЦЕРЕМОНИЯ ПОДНЯТИЯ ФЛАГА НА ЛЕДОКОЛЕ «ВИКТОР ЧЕРНОМЫРДИН».  | 4  |
| ТАСС; 2020.06.11; РОСАВИАЦИЯ РАЗРЕШИЛА НЕСКОЛЬКИМ АВИАКОМПАНИЯМ ВЫПОЛНЯТЬ ВЫВОЗНЫЕ РЕЙСЫ ИЗ-ЗА РУБЕЖА.....   | 4  |
| КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.09.11; ДЕЛО РУК САМИХ УТОПЛЯЮЩИХ; МИНТРАНС РАЗРАБОТАЛ ПОДЪЕМНЫЕ МЕХАНИЗМЫ ДЛЯ ЗАТОНУВШИХ СУДОВ.....   | 5  |
| КОММЕРСАНТЬ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2020.09.11; КОНТРОЛЬ И НАДЗОР ЗАМКНУТ В РЕЕСТРЕ; МИНЭКОНОМИКИ ВЫВЕДЕТ ПЕРЕСМОТРЕННЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ В ОНЛАЙН В МАРТЕ 2021 ГОДА.....                                   | 6  |
| КОММЕРСАНТЬ; ОЛЕГ САПОЖКОВ; 2020.09.11; ПОПРАВКА О НЕРАСПРОСТРАНЕНИИ; МИНФИН УТОЧНИТ НЕПРИМЕНИМОСТЬ ОГРАНИЧЕНИЙ СУБСИДИРОВАНИЯ ПРОЕКТОВ СЗПК ДЛЯ КОНЦЕССИЙ И ГЧП.....                                      | 7  |
| КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.09.11; АВАРИИ ПРОСЯТ ПРИЖАТЬСЯ К ОБОЧИНЕ; ПРАВИЛА ОФОРМЛЕНИЯ ДТП МОГУТ БЫТЬ ПЕРЕСМОТРЕНЫ...8   |    |
| КОММЕРСАНТЬ; АННА ЗАНИНА, ЕКАТЕРИНА ВОЛКОВА; 2020.09.11; ЛИТОВСКИЙ СЫР СОЧЛИ НЕСОЮЗНЫМ; СТРАНАМ ЕАЭС ПРИДЕТСЯ ОФОРМЛЯТЬ ТРАНЗИТ НА САНКЦИОННУЮ ПРОДУКЦИЮ.....  | 9  |
| ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ, АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2020.09.11; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРОСЯТ УЖЕСТОЧИТЬ ПРАВИЛА РАБОТЫ В ТАКСИ ДЛЯ ИНОСТРАНЦЕВ; ИМ НЕЛЬЗЯ РАЗРЕШАТЬ ОФОРМЛЯТЬ САМОЗАНЯТОСТЬ, СЧИТАЮТ ГУБЕРНАТОРЫ..... | 11 |
| ИЗВЕСТИЯ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.09.11; ПОЗНАЮТ В ЕЗДЕ: В РОССИИ ПРОТЕСТИРУЮТ СИСТЕМУ БЕСПИЛОТНОГО ВОЖДЕНИЯ В ПОТОКЕ; ПРОВЕРКА ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ТЕХНИКИ РАЗНЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ЗАВЕРШИТСЯ К КОНЦУ ГОДА..... | 13 |
| ИЗВЕСТИЯ; АННА РАЗИНА; 2020.09.11; НЕПРАЗДНЫЙ ВОПРОС: КОМУ ПРИДЕТСЯ ПЛАТИТЬ ЗА ОСАГО БОЛЬШЕ; НЕПРАВИЛЬНЫЙ КОЭФФИЦИЕНТ БОНУС-МАЛУС — САМАЯ ПОПУЛЯРНАЯ ЖАЛОБА ВОДИТЕЛЕЙ В АДРЕС СТРАХОВЩИКОВ.....            | 15 |
| ИЗВЕСТИЯ; СЕРГЕЙ ГУРЬЯНОВ; 2020.08.11; ВРЕМЯ ПЕРЕЕЗДА: КАК НЕ СТОЛКНУТЬСЯ С ПОЕЗДОМ; ВИНОВНИКАМИ ДТП НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕЕЗДАХ ПОЧТИ ВСЕГДА ПРИЗНАЮТ АВТОМОБИЛИСТОВ.....                                | 17 |
| ТАСС; 2020.06.11; ПРОЕКТЫ ВСМ "МОСКВА - САНКТ-ПЕТЕРБУРГ" И МЦД-3 БУДУТ УВЯЗАНЫ ДЛЯ СОКРАЩЕНИЯ СРОКА РАБОТ.....   | 19 |
| РИА НОВОСТИ; 2020.09.11; РЕЙТИНГ РОССИЙСКИХ РЕГИОНОВ ПО АВАРИЙНОСТИ НА ДОРОГАХ.....  | 20 |
| ТАСС; 2020.09.11; БИРОБИДЖАН ЗАВЕРШИЛ РЕМОНТ ДОРОГ ЗА 2020 ГОД ПО НАЦПРОЕКТУ.....  | 20 |
| ТАСС; 2020.08.11; ЕДИНСТВЕННЫЙ ВЪЕЗД В КРАСНОКАМСК ОТРЕМОНТИРОВАЛИ ПО НАЦПРОЕКТУ БКАД.....   | 21 |

---

|   |    |
|---|----|
| ТАСС; 2020.07.11; ФИНАНСИРОВАНИЕ РАБОТ ПО ДОРОЖНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В ПСКОВЕ ЗА ДВА ГОДА ВЫРОСЛО В 1,5 РАЗА.....  | 21 |
| ОТР; ЕКАТЕРИНА КУЗНЕЦОВА; 2020.06.11; ЕКАТЕРИНБУРГ ПОЛУЧИЛ 57 НОВЫХ АВТОБУСОВ.....  | 22 |
| ТАСС; 2020.06.11; РЕКОРДНЫЕ 4,5 МЛРД РУБЛЕЙ НАПРАВЯТ В 2021 ГОДУ НА КУБАНИ НА РЕМОНТ ДОРОГ.....   | 22 |
| ДЕЛОВОЙ ЕЖЕНЕДЕЛЬНИК ПРОФИЛЬ; ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО; 2020.09.11; НЕ СТУЧИТЕ, КОЛЕСА; В РОССИИ УЖЕСТОЧАЮТ ПРАВИЛА СЕЗОННОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АВТОМОБИЛЬНОЙ РЕЗИНЫ.....               | 23 |
| ТЕЛЕКАНАЛ 360; НИНА ПЕТЛИНОВА; 2020.08.11; САМЫЙ БОЛЬШОЙ ИННОВАЦИОННЫЙ УЧАСТОК ЦКАД ОТКРОЮТ В ПОДМОСКОВЬЕ. ОТВЕЧАЕМ НА ГЛАВНЫЕ ВОПРОСЫ.....                                 | 26 |
| ТАСС; 2020.08.11; УЛЬЯНОВСК ДО КОНЦА ГОДА ПОЛУЧИТ ЕЩЕ 13 НОВЫХ ТРАМВАЙНЫХ ВАГОНОВ "ЛЪВЕНОК".....  | 29 |
| ТЕЛЕКАНАЛ 360; АЛЕНА МАКАРЕНКО; 2020.07.11; МВД ВЫСТУПИЛО ПРОТИВ СНИЖЕНИЯ НЕШТРАФУЕМОГО ПОРОГА ПРЕВЫШЕНИЯ СКОРОСТИ.....   | 29 |
| ТАСС; 2020.06.11; РОССИЯ И ТУРЦИЯ ПОДПИСАЛИ НОВОЕ СОГЛАШЕНИЕ О МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОПЕРЕВОЗКАХ.....  | 29 |
| РБК АВТОНОВОСТИ; 2020.06.11; КЛЕИТЬ ИЛИ НЕТ ЗНАК «ШИПЫ» В 2020 ГОДУ: В ГИБДД ВСЕ ОБЪЯСНИЛИ.....   | 30 |
| BFM.RU; НАТАЛЬЯ ВОРОБЬЕВА; 2020.06.11; КАРШЕРИНГОВЫЕ КОМПАНИИ ВЫСТУПАЮТ ПРОТИВ РЕГУЛИРОВАНИЯ ОТРАСЛИ.....   | 32 |
| РИА НОВОСТИ; 2020.06.11; ОПРОС: РОССИЯНЕ ВЫСТУПИЛИ ЗА УЖЕСТОЧЕНИЕ НАКАЗАНИЙ ЗА НАРУШЕНИЕ ПДД.....   | 33 |
| ТАСС; 2020.06.11; МИНЭНЕРГО ГОТОВИТ ПЛАН РАЗВИТИЯ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА В РОССИИ.....   | 33 |
| ТАСС; 2020.06.11; ЭКСПЕРТ: ЯКУТИИ НЕОБХОДИМО СРОЧНО РАЗРАБОТАТЬ ТРАНСПОРТНУЮ СТРАТЕГИЮ ДО 2035 ГОДА.....  | 34 |
| ТАСС; 2020.05.11; В СВОБОДНОМ ПОТОКЕ: КАК БУДУТ ВЗИМАТЬ ПЛАТУ НА СКОРОСТНЫХ МАГИСТРАЛЯХ; ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО — ОБ ИСТОРИИ И СЕГОДНЯШНЕМ ДНЕ ПЛАТНЫХ ДОРОГ В РОССИИ И МИРЕ..... | 34 |
| ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2020.09.11; КВАЛИФИКАЦИОННЫЙ ПОДХОД; ДО КОНЦА 2020 ГОДА ДЛЯ ВСЕХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПРОФЕССИЙ БУДУТ УТВЕРЖДЕНЫ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ СТАНДАРТЫ.....              | 38 |
| РИА НОВОСТИ; 2020.07.11; РОСПРИРОДНАДЗОР РАССЛЕДУЕТ ЗАГРЯЗНЕНИЕ ЛЕСА В НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ.....   | 42 |
| ИНТЕРФАКС; 2020.07.11; РЖД ВЫВЕЗЕТ ИЗ АСТРАХАНСКОЙ ОБЛАСТИ МИГРАНТОВ, ЗАСТРЯВШИХ НА ГРАНИЦЕ РФ И КАЗАХСТАНА.....  | 43 |
| ТАСС; 2020.06.11; БОЛЕЕ 120 МЛН ЧЕЛОВЕК ПРОЕХАЛИ НА МОСКОВСКИХ ЦЕНТРАЛЬНЫХ ДИАМЕТРАХ С МОМЕНТА ИХ ЗАПУСКА.....  | 43 |
| ТАСС; 2020.06.11; ФПК НАЗНАЧИТ БОЛЕЕ 190 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ПОЕЗДОВ НА НОВОГОДНИЕ ПРАЗДНИКИ.....  | 44 |
| ИНТЕРФАКС; 2020.06.11; НМТП ИЩЕТ ПРОЕКТИРОВЩИКА СТРОИТЕЛЬСТВА НА БАЗЕ СРЗ УНИВЕРСАЛЬНОГО ПЕРЕГРУЗОЧНОГО КОМПЛЕКСА НА 12 МЛН Т.....  | 44 |
| ИНТЕРФАКС; 2020.06.11; СКФ ВЫКУПАЕТ АКЦИИ, ПРИОБРЕТЕННЫЕ ВТБ КАПИТАЛОМ ДЛЯ СТАБИЛИЗАЦИИ ПОСЛЕ IPO, ИТОГОВЫЙ FREE FLOAT - 15,6%.....   | 45 |
| РИА НОВОСТИ; 2020.06.11; ЛЕНОБЛАСТЬ НАМЕРЕНА РАЗВИВАТЬ ПОРТОВЫЕ МОЩНОСТИ.....   | 46 |
| ПРАЙМ; 2020.07.11; РОССИЙСКИЙ ЛЕДОКОЛ МОЩНОСТЬЮ 18 МВТ ЗАЛОЖЕН НА ВЕРФИ "ПЕЛЛА".....  | 47 |

---

|  |    |
|--|----|
| ДЕЛОВОЙ ЕЖЕНЕДЕЛЬНИК ПРОФИЛЬ; ИВАН ДМИТРИЕНКО; 2020.09.11; ИГРА НА ВЫЛЕТ; НЕСМОТря НА НОВЫЙ ВИТОК ПАНДЕМИИ COVID-19, РОССИЙСКИЕ ВЛАСТИ ПРОДОЛЖАЮТ КУРС НА ОТКРЫТИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ГРАНИЦ..... | 47 |
| ПРАЙМ; 2020.09.11; СУД 15 ДЕКАБРЯ ИЗУЧИТ СПОР ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ "АЭРОФЛОТА" ПО ДОЛГАМ "ТРАНСАЭРО".....  | 50 |
| ТАСС; 2020.07.11; ЭКСПЕРТЫ: ОТСУТСТВИЕ ПОЛИГОНОВ И ПРАВОВОЙ БАЗЫ СДЕРЖИВАЮТ РАЗВИТИЕ БЕСПИЛОТНИКОВ В РОССИИ.....   | 51 |
| РИА НОВОСТИ; 2020.07.11; ИЗ ТОКИО В МОСКВУ ВПЕРВЫЕ ЗА ПОЛГОДА ВЫЛЕТЕЛ РЕГУЛЯРНЫЙ РЕЙС "АЭРОФЛОТА".....   | 52 |
| ИНТЕРФАКС; 2020.06.11; NORDWIND ЗИМОЙ ЗАБАЗИРУЕТ В СОЧИ 5 САМОЛЕТОВ.....   | 52 |

## ПУБЛИКАЦИИ

### **ПЕРВЫЙ КАНАЛ; 2020.08.11 21.47; СОСТОЯЛАСЬ ТОРЖЕСТВЕННАЯ ЦЕРЕМОНИЯ ПОДНЯТИЯ ФЛАГА НА ЛЕДОКОЛЕ «ВИКТОР ЧЕРНОМЫРДИН»**

Самый большой и самый мощный в своем классе. Поднят флаг на неатомном ледоколе «Виктор Черномырдин». Уникальное судно может колоть льды толщиной до трех метров и разворачиваться на месте. Все делает автоматика. Это позволило сократить экипаж почти втрое до 35 человек. Проводить суда новый ледокол будет в Финском заливе, в Арктике, а при необходимости и в Антарктике. Торжественная церемония поднятия флага прошла при участии главы государства: «Такие технологичные морские суда, способные работать при низких температурах, проходить через сплошные льды, имеют особую значимость для России, великой арктической державы. Для реализации наших стратегических планов по развитию и освоению просторов Севера, перспективных транспортных и логистических маршрутов. Уже сейчас идет работа над несколькими сериями дизельных и атомных ледоколов, аналогов которых которых нет в мире. За ними будущее».

[https://www.1tv.ru/news/2020-11-08/396405-sostoyalas\\_torzhestvennaya\\_tseremoniya\\_podnyatiya\\_flaga\\_na\\_ledokole\\_viktor\\_chernomyrdin](https://www.1tv.ru/news/2020-11-08/396405-sostoyalas_torzhestvennaya_tseremoniya_podnyatiya_flaga_na_ledokole_viktor_chernomyrdin)

### **ТАСС; 2020.06.11; РОСАВИАЦИЯ РАЗРЕШИЛА НЕСКОЛЬКИМ АВИАКОМПАНИЯМ ВЫПОЛНЯТЬ ВЫВОЗНЫЕ РЕЙСЫ ИЗ-ЗА РУБЕЖА**

Росавиация разрешила российским авиакомпаниям выполнять вывозные рейсы из-за рубежа, при этом для каждого маршрута действует квота в один рейс в неделю. Такие рейсы можно осуществлять после выполнения грузовых и грузопассажирских рейсов. Это следует из телеграммы **Росавиации**, разосланной авиакомпаниям (копия есть у ТАСС).

При этом источник ТАСС на авиарынке отметил, что такую телеграмму получили не все авиакомпании, а только несколько, не назвав какие именно. **В пресс-службе Росавиации от комментариев отказались.**

"Информируем вас о том, что в соответствии с решением, принятым в ходе заседания оперативного штаба [...] самолеты российских авиакомпаний могут быть использованы для вывоза лиц (граждан РФ и иностранных граждан, въезд которых разрешен в соответствии с распоряжением правительства РФ от 16 марта №635-р) после выполнения ими грузовых, грузопассажирских, транзитных рейсов", - говорится в телеграмме.

Также в телеграмме указывается, что такие рейсы не являются регулярными.

"Такие рейсы могут выполняться в рамках имеющихся допусков [...] из пунктов иностранных государств в пункты РФ, в которые возобновлено международное авиасообщение с частотой один рейс в неделю", - отмечается в документе.

Россия из-за пандемии весной прекратила регулярное пассажирское авиасообщение с другими странами. С лета были частично возобновлены полеты в ряд государств: Белоруссию, Казахстан, Киргизию, Южную Корею, Египет, ОАЭ, Турцию, Великобританию, Швейцарию, Танзанию, Сербию, Японию на Мальдивы и на Кубу. Также некоторые российские и зарубежные авиакомпании выполняют так называемые грузопассажирские рейсы, которые в первую очередь предназначены для перевозки различных грузов, но при этом до перевозки допускаются некоторые категории пассажиров.

<https://tass.ru/ekonomika/9933727>

На ту же тему:

<https://www.vesti.ru/article/2481977>

<https://riafan.ru/1331391-rossiiskie-aviakompanii-nachnut-vypolnyat-vyvoznnye-reisy-iz-za-granicy>

<https://www.rosbalt.ru/business/2020/11/06/1871788.html>

<https://www.rosbalt.ru/russia/2020/11/06/1871819.html>

### **КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.09.11; ДЕЛО РУК САМИХ УТОПЛЯЮЩИХ; МИНТРАНС РАЗРАБОТАЛ ПОДЪЕМНЫЕ МЕХАНИЗМЫ ДЛЯ ЗАТОНУВШИХ СУДОВ**

Как выяснил “Ъ”, **Минтранс** подготовил законопроекты, которые должны решить проблему затонувших судов. Помимо ужесточения ответственности и правил подъема затопленного имущества для судовладельцев предлагается разработать отдельный порядок для бесхозных судов — за них придется отвечать регионам. В отрасли полагают, что вопрос подъема затонувшего флота не может быть решен без выделения дополнительных бюджетных средств.

**Минтранс** разработал законопроекты, регулирующие вопросы подъема и утилизации судов, затонувших в море и на внутренних водных путях. Речь идет о внесении изменений в кодексы торгового мореплавания, внутреннего водного транспорта и об административных правонарушениях. Документы направлены в правительство **главой Минтранса Евгением Дитрихом** 6 ноября (копия есть у “Ъ”).

Министерство предлагает ввести новый порядок учета, подъема и уничтожения затопленного имущества.

Собственник затонувшего судна должен будет в течение месяца известить капитана порта о случившемся, еще месяц дается капитану на установление условий и срока подъема судна. Суда, создающие угрозу безопасности мореплавания, наносящие ущерб или препятствующие рыболовству, должны быть подняты в течение трех месяцев, а если угрозы нет, то за полгода. За отказ от поднятия и уничтожения затонувшего судна штраф для юридических лиц составит 5–10 млн руб., а за утилизацию путем затопления — 0,6–1 млн руб.

Отдельно описан механизм определения «бесхозных» затопленных судов, за которые будет отвечать регион в соответствии с порядком, который правительству еще предстоит установить.

Также правительство определит критерии возмещения расходов на учет, подъем и уничтожение таких судов. Похожие требования будут применяться и к затопленному флоту на реках.

**В Минтрансе “Ъ” подтвердили разработку законопроектов и направление их в правительство. Как следует из письма Минприроды от 2 ноября (копия есть у “Ъ”), министерство поддержало предложения Минтранса.** При этом Минприроды предложило уточнить перечень сведений, который требуется от собственника затонувшего судна для определения угрозы и ущерба водной среде. Кроме того, министерство предлагает учитывать в сроках подъема затонувшего имущества время проведения экологической экспертизы.

Проблема затонувших бесхозных судов не решается несколько десятилетий, хотя некоторые такие суда мешают судоходству и загрязняют водоемы топливом (см. “Ъ” от 15 августа 2018 года). В последний раз тема поднималась в августе премьером Михаилом Мишустиным во время поездки на Дальний Восток. В конце августа **Минтранс** опубликовал законопроект по присоединению РФ к Найробийской конвенции, предусматривающей универсальный механизм страхования ответственности за удаление затонувших судов.

Наиболее тяжелая ситуация с затонувшим флотом — на Дальнем Востоке.

По данным Минприроды, там затоплено более 545 судов. На внутренних водных путях Росморречфлот насчитывал более 1,5 тыс. затонувших судов. В пояснительной записке к законопроектам **Минтранс** отмечает, что бесхозные суда обычно не представляют ценности, так как стоимость металлолома не компенсирует затраты на подъем. Каждый

судоподъем является уникальной технологической операцией, в связи с чем установить единые требования к его порядку невозможно, говорится в документе.

Всероссийская ассоциация рыбопромышленников опасается, что теперь компаниям придется дополнительно доказывать в каждом случае потери судна, что оно не было затоплено преднамеренно — в целях утилизации. Источники “Ъ” в судоходной отрасли считают, что изменения законодательства могут решить проблему с затоплением судов в будущем, но не ликвидировать бесхозные кладбища флота.

Надежда Малышева из «Портньюс» считает, что решение о подъеме бесхозного флота должно в каждом случае приниматься индивидуально. Стоимость таких операций очень высока и не все местные бюджеты будут готовы их выполнять, полагает эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4564805>

### **КОММЕРСАНТЬ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2020.09.11; КОНТРОЛЬ И НАДЗОР ЗАМКНУТ В РЕЕСТРЕ; МИНЭКОНОМИКИ ВЫВЕДЕТ ПЕРЕСМОТРЕННЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ В ОНЛАЙН В МАРТЕ 2021 ГОДА**

С марта 2021 года Минэкономики рассчитывает запустить единый реестр обязательных требований, которые предстоит соблюдать бизнесу после срабатывания «регуляторной гильотины». Реестр консолидирует информацию по всем требованиям в зависимости от сферы экономической деятельности — от нормативных источников требований до возможных санкций за их нарушения. Сам реестр будет регулярно обновляться — в целом же информационный ресурс может повысить прозрачность контрольно-надзорной деятельности, ожидают эксперты.

Минэкономики готовится запустить с марта 2021 года единый реестр обязательных требований к бизнесу, следует из опубликованного на [regulation.gov.ru](http://regulation.gov.ru) проекта постановления правительства. Речь идет об обязательных требованиях, которые предстоит соблюдать бизнесу после срабатывания «регуляторной гильотины» — отмены избыточных и устаревших требований к бизнесу. Напомним, что в течение 2020 года ведомства совместно с экспертами должны пересмотреть обязательные требования на их соответствие риск-ориентированному подходу, заложенному в основу реформы контрольно-надзорной деятельности (см. “Ъ” от 18 июля). С 1 января 2021 года все неактуализированные требования будут отменены, а их оценка недопустима, как и привлечение бизнеса к ответственности за их несоблюдение.

Новые требования должны вступить в силу 1 марта 2021 года — к этому сроку Минцифры (предполагаемый оператор реестра) должно обеспечить его запуск и функционирование. Первыми сведения о своих требованиях в реестр внесут четыре ведомства: Роструд (в сфере охраны труда), Роспотребнадзор (общепит и бытовые услуги населению), Росаккредитация (аккредитация юрлиц и ИП), МЧС (противопожарной безопасности населения) — до 1 апреля.

Реестр должен систематизировать все предъявляемые к бизнесу требования: так, в него войдут сведения об их составе (условия, ограничения, запреты и обязанности) и ссылки на нормативно-правовые акты, содержащие эти требования.

Ведомства при внесении требований в реестр также будут указывать сроки их действия и круг лиц, на который они распространяются. В реестр войдет и информация о возможных санкциях за нарушения поднадзорных — например, количественные характеристики санкций, формы юридической ответственности и перечень госорганов, которые уполномочены привлекать бизнес к административной ответственности.

Как указывают авторы проекта, документ должен создать правовые основы «доведения обязательных требований до сведения лиц, обязанных их соблюдать». В деловых сообществах идею создания реестра оценивают положительно. По словам главы экспертного центра по уголовно-правовой политике «Деловой России» Екатерины Авдеевой, проект за счет доступности сведений должен повысить прозрачность контрольно-надзорной деятельности и снизить административную нагрузку на бизнес.

«Сам по себе реестр должен стать неким справочником, чтобы подконтрольные могли убедиться в том, что от них не требуют соблюдения требований, которых нет», — пояснил “Ъ” вице-президент «Опоры России» Владислав Корочкин.

Предполагается, что сам реестр будет регулярно обновляться: так, при актуализации обязательных требований сведения об изменениях должны быть внесены минимум за пять дней до вступления поправок в силу, следует из проекта.

Отметим, что такие изменения могут стать постоянными: работа по пересмотру обязательных требований с 2021 года также должна стать постоянной — решения об их отмене или пролонгации будут зависеть от эффективности требований (см. “Ъ” от 9 сентября).

<https://www.kommersant.ru/doc/4564785>

### **КОММЕРСАНТЬ; ОЛЕГ САПОЖКОВ; 2020.09.11; ПОПРАВКА О НЕРАСПРОСТРАНЕНИИ; МИНФИН УТОЧНИТ НЕПРИМЕНИМОСТЬ ОГРАНИЧЕНИЙ СУБСИДИРОВАНИЯ ПРОЕКТОВ СЗПК ДЛЯ КОНЦЕССИЙ И ГЧП**

Обеспокоившая участников государственно-частных партнерств (ГЧП) и концессий возможность распространения на них ограничений возмещения затрат инвесторов в рамках соглашений о защите и поощрении капвложений (СЗПК) будет ликвидирована. Как сообщил Минфин, норма, ограничивающая субсидирование затрат инвесторов объемом налоговых платежей участников СЗПК, и не должна была затрагивать концессионеров и участников ГЧП, но, чтобы избежать возможных разночтений, в министерстве подготовили новые поправки к законодательству, которые прямо относят ее только к участникам СЗПК.

Минфин уточнит формулировки поправок к Бюджетному кодексу, регулирующих возмещение инвестиционных затрат участников соглашений о защите и поощрении капвложений за счет долгосрочного субсидирования. Норма, утвержденная ФЗ-327 от 15 октября 2020 года, была неоднозначно воспринята рынком и юристами, так как допускала прочтение, при котором ограничения субсидий, предусмотренные для СЗПК (в том числе объемом налоговых платежей и долями фактически понесенных затрат), распространились бы в том числе на участников ГЧП и концессий.

Как следует из ответа на запрос Национального центра ГЧП замглавы Минфина Алексея Лаврова (“Ъ” ознакомился с документом), подготовленные министерством поправки к Бюджетному кодексу проектировались конкретно под СЗПК и идеологически не затрагивали вопросов ГЧП и концессионных соглашений, так как последние регулируются профильными законами (115-ФЗ «О концессионных соглашениях» и 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве») и подзаконным нормативным актом — постановлением правительства №1071 от 26 ноября 2013 года (описывает правила заключения в том числе соглашений о ГЧП и концессионных соглашений).

В Минфине отдельно указывают, что планом-графиком правки нормативно-правовых актов в связи с принятием обеспокоивших рынок поправок к Бюджетному кодексу, внесение изменений в правила ГЧП и концессий также не предусмотрено.

Тем не менее, чтобы исключить «неоднозначность толкования норм бюджетного законодательства», Минфин уже подготовил поправки к двум статьям БК, конкретизировав применение этих ограничений только к субсидированию участников СЗПК, и «принимает меры по принятию их до завершения осенней сессии 2020 года».

Как была смонтирована база для капвложений

По словам исполнительного директора Национального центра ГЧП Максима Ткаченко, разъяснения Минфина подтвердили, что изначально никто и не планировал вводить каких-либо ограничений для сферы ГЧП. «Имело место недопонимание и разные подходы к законотворчеству. Спасибо Минфину за оперативный ответ на наш запрос и проинвесторскую позицию, выражающуюся в готовности внести уточняющие правки,

вместо того чтобы дожидаться первых судебных дел, связанных с разным толкованием норм закона»,— говорит господин Ткаченко. В центре рассчитывают, что ответ Минфина «может использоваться участниками рынка как довод в диалоге с органами власти и инвесторами, которые видят риски в текущей версии» закона, до того, как новые поправки к БК будут приняты Госдумой.

<https://www.kommersant.ru/doc/4564800>

### **КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.09.11; АВАРИИ ПРОСЯТ ПРИЖАТЬСЯ К ОБОЧИНЕ; ПРАВИЛА ОФОРМЛЕНИЯ ДТП МОГУТ БЫТЬ ПЕРЕСМОТРЕНЫ**

Порядок оформления мелких аварий может быть изменен: как выяснил “Ъ”, такой сценарий сейчас прорабатывается МВД и правительством Москвы по поручению Белого дома. Инициативу лоббируют столичные власти, обеспокоенные количеством смертей в ДТП, связанных с наездом на стоящие машины,— они выросли на 24% с начала 2020 года. Эксперты считают, что недостаточно изменить алгоритм оформления аварий — нужно еще править КоАП, а также правила страхования, чтобы люди не боялись пользоваться европротоколом.

МВД России совместно с правительством Москвы и экспертным центром Probok.net до конца недели должны проанализировать статистику смертей в результате «повторных» ДТП в столице (наезды во время оформления аварий). Такое поручение содержится в протоколе заседания правительственной комиссии по безопасности дорожного движения. В аппарате вице-преьера Марата Хуснуллина (возглавляет комиссию) “Ъ” подтвердили факт поручения. Там пояснили, что МВД должно проверить долю погибших в подобных инцидентах. Если она превышает 10% от общего числа жертв ДТП в Москве, то правила порядка оформления аварий будут скорректированы.

По данным ГИБДД, с начала 2020 года произошло более 3 тыс. аварий, связанных с наездом на стоящие автомобили.

В Москве число таких ДТП падает (235 происшествий с начала года, 29,4%), но вот число погибших в них растет (36 человек, +24% к прошлому году). Похожая ситуация и в Подмосковье (40 погибших за год, рост 29%). В дептрансе Москвы считают, что 40% аварий, связанных с наездом на другое авто, происходят в результате оформления другого ДТП — причем чаще всего на МКАД. В условиях плотного трафика наезд на стоящий на трассе автомобиль «статистически неизбежен», независимо от причин остановки, полагает замглавы Центра организации дорожного движения (ЦОДД) Москвы Александр Евсин.

Руководство Госавтоинспекции, по данным “Ъ”, не считает, что речь идет о негативном тренде. Из открытых данных следует, что 13% всех погибших на дорогах в Москве стали жертвами аварий, связанных с наездами на стоящие авто (статистика за девять месяцев 2020 года). «ГИБДД считает, что проблемы не существует,— говорит руководитель Probok.net Александр Шумский.— Но отчетность всю картину не показывает. К примеру, вышедший на проезжую часть водитель считается пешеходом, если он попадает под колеса. ЦОДД Москвы посчитал каждую подобную аварию:

10% погибших на дорогах Москве стали жертвами именно во время оформления».

Напомним, что ПДД обязывают водителя после аварии «немедленно остановить и не трогать с места» машину, выставить знак аварийной остановки. Если жертв и раненых нет, а машина создает помеху для движения, водитель обязан освободить дорогу. Мелкую аварию можно оформить европротоколом — водитель не обязан в этом случае вызывать полицию и может убрать машину с дороги. Но формулировки правил сбивают граждан с толку, обрекая их «на ожидание травм или даже смерти», считает Александр Евсин. Часто граждане опасаются, что инспекторы наложат санкции за оставление места ДТП, отмечает Александр Шумский: по ст. 12.27 КоАП за это можно получить до 15 суток административного ареста. «Нужно вносить изменения в ПДД. Если пострадавших нет, останавливаться не нужно, доезжаете до первой безопасной площадки, там договариваетесь,— считает господин Шумский.— Поправки нужны и в КоАП,



необходимо разделить случаи, когда две машины друг друга "чиркнули" и когда человек умышленно уехал, сбив человека».

Напомним, в 2018 году порядок оформления ДТП в правилах уже менялся — именно с целью упрощения процедур. Однако, отмечают эксперты, граждане до сих пор опасаются оформлять мелкие аварии самостоятельно. Сегодня лишь 50% всех мелких аварий оформляется без инспекторов. «Процедура должна быть упрощена. Надо гарантировать, что все документы и фотоснимки потом примут в страховой,— говорит член правительственной комиссии по безопасности движения Наталья Агре.— Люди до сих пор на всякий случай вызывают инспектора и не трогают машины до его приезда». Александр Шумский напоминает и про справки о ДТП, которые требуются автовладельцам в рамках каско: из-за этого они вынуждены вызывать инспектора на место аварии в любом случае.

Правила страхования также необходимо менять»,— делает вывод он.

В Российском союзе автостраховщиков (РСА) напомнили, что водители в рамках европротокола уже могут пользоваться приложениями «ДТП. Европротокол» (работает по всей стране, позволяет передавать фотографии с места ДТП в страховую) и «Помощник. ОСАГО» (позволяет оформить электронное извещение о ДТП, работает в пяти регионах, до конца года будет работать по всей стране). Однако «Помощник. ОСАГО» пока не позволяет подавать электронное заявление на выплату, поэтому нужны поправки к законам об ОСАГО, организации страхового дела и т. д. Законопроект об этом уже внесен и рассматривается Госдумой, говорят в РСА. После его принятия процедура оформления ДТП будет «максимально быстрой», уверены в организации.

В ЦОДД Москвы уже готовят предложения по изменению порядка оформления ДТП. «Необходимо предусмотреть случаи, когда водитель может покинуть место ДТП и оформить аварию на обочине. Например, если аварии происходят на магистрали с высоким скоростным режимом,— пояснили “Ъ” в центре.— Жесткое требование для водителей и пассажиров как можно скорее покинуть проезжую часть позволит избежать человеческих жертв и уменьшит шанс возникновения "повторных" ДТП». В ЦОДД также заметили, что применяемый сегодня знак аварийной остановки «не выполняет свою функцию и не информирует других участников движения из-за конструкции, размера и недостаточной отражающей способности».

Наезды на стоящие автомобили регулярно происходят и на федеральных автодорогах.

На платных трассах «Автодора» инциденты происходят из-за нехватки мест для отдыха, пояснили ранее в Госавтоинспекции: чтобы не уснуть, водители останавливаются на узкой обочине. В феврале 2019 года Минтранс подготовил поправки к КоАП по увеличению штрафа с 1 тыс. до 3 тыс. руб. за остановку на автомагистралях, сейчас документ находится в Минюсте. За девять месяцев 2020 года, по данным «Автодора», число наездов на стоящие автомобили на платных дорогах сократилось с 48 до 24, число погибших в них — с 20 до 8. На это повлияли, в частности, мобильные камеры, которые фиксируют и выносят штрафы за незаконную стоянку на обочине, пояснили “Ъ” в госкомпании. Инспекторам даны инструкции не останавливать машины на скоростных дорогах для проверок, поскольку это «чревато последствиями», об этом говорил замначальника ГИБДД России Александр Быков. При этом, пояснил он, собственник автодороги обязан эвакуировать сломавшийся автомобиль, чтобы он не мешал проезду.

<https://www.kommersant.ru/doc/4564772>

### **КОММЕРСАНТЬ; АННА ЗАНИНА, ЕКАТЕРИНА ВОЛКОВА; 2020.09.11; ЛИТОВСКИЙ СЫР СОЧЛИ НЕСОЮЗНЫМ; СТРАНАМ ЕАЭС ПРИДЕТСЯ ОФОРМЛЯТЬ ТРАНЗИТ НА САНКЦИОННУЮ ПРОДУКЦИЮ**

Провозить санкционную продукцию через Россию без оформления таможенного транзита нельзя, даже если товары перемещаются внутри территории Евразийского экономического союза (ЕАЭС). К такому выводу пришел Верховный суд РФ (ВС).

Нижестоящие суды ранее сочли, что для провоза достаточно сопроводительных документов, поскольку санкции РФ вводились не против дружественных государств. Однако, по мнению ВС, важно лишь то, что товар входит в перечень запрещенной продукции, а без таможенного оформления нельзя отследить, что его вывезут из РФ.

ВС вынес решение по делу, касающемуся транзита санкционной продукции через Россию. В декабре 2018 года Челябинская таможня задержала транспортное средство с 20 тоннами литовского сыра. Как следовало из сопроводительных документов, казахстанское ТОО «Молоко-М» должно было поставить сыр белорусскому заказчику, однако под процедуру транзита товар не помещался. Таможня решила изъять и уничтожить товар как запрещенный в РФ. Компания оспорила действия таможни в суде и выиграла в трех инстанциях.

По мнению судов, у таможни не было оснований сомневаться в том, что спорный товар ввозился в Россию с целью доставки его в Белоруссию, кроме того, на продукцию были представлены ветеринарные и другие необходимые документы. Также суды пришли к выводу, что российские санкции «не могут вводить ограничения на внешнеэкономическую деятельность для третьих лиц, которые не относятся к государствам, против которых направлены санкции РФ», в данном случае товар перемещался внутри ЕАЭС компанией из страны союза.

Белоруссия в короткий срок стала крупнейшей перевалочной базой санкционной продукции, заняв более 15% импортного рынка России, тогда как в 2012 году доля такой продукции из Белоруссии не превышала 1%

Таможня не согласилась с таким решением и добилась передачи дела в экономколлегию ВС. В жалобе ведомство настаивало, что литовский сыр входит в перечень запрещенной к ввозу в РФ продукции и подлежит уничтожению. Запрет на ввоз не распространяется лишь на товары, помещенные под таможенный транзит, но «Молоко-М» этого не сделало. Иное толкование закона, по мнению таможни, «легализует схему», по которой можно беспрепятственно ввозить «санкционку» в Россию.

В итоге ВС отклонил иск «Молоко-М», признав законными действия таможни. Коллегия подчеркнула, что ввозимый сыр был произведен в Литве, «первой применившей экономические санкции в отношении российских лиц», а о введении ответных мер Россия уведомляла Белоруссию и Казахстан. Только помещение товара под процедуру таможенного транзита позволяет отследить его перемещение через систему ГЛОНАСС и убедиться, что «запрещенка» не останется в РФ. В связи с этим истцу следовало оформить таможенный транзит на санкционный сыр еще при ввозе его в Казахстан, а не ставить его под режим «внутреннего потребления» и затем перевозить в Белоруссию, решил ВС.

Юристы отмечают, что споры с таможней о ввозе санкционной продукции возникают регулярно.

Чуть проще стало после того, как с июля 2019 года указом президента был разрешен транзит «запрещенки» при условии «обеспечения ее прослеживаемости», однако и здесь многое остается на усмотрение таможенных органов, рассказывает советник «Нортия ГКС» Анастасия Чурсина.

Как таможни ЕАЭС подводят под стандарт

«Фактически ВС признал правомерность ограничений на свободу перемещения товаров по территории ЕАЭС, гарантированную ст. 25 договора о союзе», — указывает госпожа Чурсина. Партнер Law & Commerce Offer Антон Алексеев называет позицию ВС справедливой, считая, что со стороны импортера была попытка обхода российского закона и злоупотребление правом. «Решение ВС направлено на борьбу с так называемым лжетранзитом, в тех же целях с января этого года у нас ввели электронные пломбы для транзита "санкционки" автотранспортом», — поясняет юрист.

Основатель консалтинговой группы vvCube Вадим Ткаченко подчеркивает, что ВС ставит во главу угла происхождение товара.

Он согласен с позицией ВС, так как «из содержания российских санкционных норм однозначно ясен алгоритм поведения», а Россия еще в 2014 году уведомляла своих партнеров по ЕАЭС о введении таких мер. Более того, по его словам, проверяющие органы следят за историей товара и в данном случае выглядело странным, что сыр, произведенный недалеко от Белоруссии, едет туда из Казахстана, поэтому «перевозчик должен был ожидать неблагоприятных последствий всего этого мероприятия».

Господин Алексеев уверен, что ФТС будет активно использовать выводы ВС по делу «Молоко-М», однако считает преждевременным прогнозировать, что это приведет к резкому снижению ввоза в Россию «санкционки». Анастасия Чурсина говорит: «Большинство схем давно ушли в тень, где правовые механизмы вообще не применяются».

<https://www.kommersant.ru/doc/4564768>

### **ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ, АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2020.09.11; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРОСЯТ УЖЕСТОЧИТЬ ПРАВИЛА РАБОТЫ В ТАКСИ ДЛЯ ИНОСТРАНЦЕВ; ИМ НЕЛЬЗЯ РАЗРЕШАТЬ ОФОРМЛЯТЬ САМОЗАНЯТОСТЬ, СЧИТАЮТ ГУБЕРНАТОРЫ**

Обращение к премьер-министру Михаилу Мишустину в конце октября подписали мэр Москвы Сергей Собянин, губернатор Санкт-Петербурга Александр Беглов, а также губернаторы Московской и Ленинградской областей Андрей Воробьев и Александр Дрозденко. С документом ознакомились «Ведомости». Его отправку «Ведомостям» подтвердили в администрации Петербурга, Московской и Ленинградской областей, получение – в правительстве РФ. В кабинете министров добавили, что сейчас обращение прорабатывается.

Предложения направлены в правительство РФ в рамках обсуждения законопроекта о такси, который сейчас дорабатывается ко второму чтению в Госдуме, говорится в письме Мишустину. В законопроект, в частности, внесена норма, позволяющая работать таксистами лицам, выбравшим специальный налоговый режим «Налог на профессиональный доход» (самозанятость). Действующее законодательство не позволяет использовать самозанятость для перевозок в такси без ИП.

«С целью обеспечения доступности данного вида деятельности, в том числе для граждан, потерявших работу, легализации теневого бизнеса <...> считаем целесообразным на данном этапе допустить к осуществлению перевозок легковым такси [в качестве самозанятых] физических лиц, являющихся гражданами РФ. Оставив для иностранных граждан действующий порядок допуска к осуществлению перевозок в статусе индивидуальных предпринимателей или юрлиц», – пишут Мишустину главы четырех регионов. Они поясняют, что иностранцы постепенно вытесняют с рынка россиян и их доля среди таксистов составляет уже более 50%. И их допуск к работе в такси в качестве самозанятых «влечет лишь обеспечение занятости для лиц, не являющихся гражданами РФ, и создание соответствующих проблем для регионов».

В документе сообщается, что на четыре региона, главы которых подписали обращение, приходится около 178 000 легковых автомобилей такси, или 45% от их общего числа в стране. Поэтому авторы письма просят учесть их мнение при подготовке правительственного отзыва на версию законопроекта.

В ФНС сообщили «Ведомостям», что в октябре 2020 г. на учете состояло более 1,2 млн плательщиков налога на профессиональный доход; из тех, кто раскрыли свой вид деятельности (самозанятые не обязаны это делать), 15,4% указали перевозку пассажиров. По словам представителя налоговой, статус самозанятого могут получить граждане стран Евразийского экономического союза (кроме РФ входят Казахстан, Белоруссия, Армения, Киргизия).

В 2015–2017 гг. рынок такси в РФ бурно рос на фоне появления агрегаторов и снижения средней цены поездки, но затем наступила стадия стабилизации, сообщал в конце

прошлого года Аналитический центр при правительстве. По его данным, объем рынка в денежном выражении в 2018 г. составил 671 млрд руб. и около 700 млрд руб. – в 2019 г. Таксистами в стране в прошлом году работало около 600 000 человек.

такую долю, по данным Аналитического центра при правительстве РФ, занимали в прошлом году агрегаторы на рынке таксомоторных перевозок. Остальное принадлежало «классическим» таксопаркам. При этом в городах с населением более 0,5 млн жителей доминировал «Яндекс.Такси», а в городах с 100 000–500 000 человек он занимал сопоставимые доли с «Везет» и «Максимом». В небольших населенных пунктах «Везет» и «Максим» опережали «Яндекс»

В «Яндекс.Такси» и «Ситимобил» сказали «Ведомостям», что поддерживают переход водителей на самозанятость. По мнению «Яндекс.Такси», это позволит значительно обелить сферу таксомоторных перевозок, т. е. уйти от полулегальных схем работы. При этом в «Ситимобил» считают предложенное ограничение для приезжих из сопредельных стран избыточным: «Это не приведет к существенному снижению числа водителей-иностранцев, поскольку большинство из них работает через таксопарки». В «Яндекс.Такси» добавили, что не ждут притока иностранцев в качестве самозанятых. Сегодня из-за особенностей валютного контроля агрегатор фактически лишен возможности выплачивать деньги на счета (карты), открытые на физлиц-нерезидентов, сказал представитель сервиса. По данным ФНС, на середину октября лишь примерно у 2% самозанятых не было российского гражданства.

В «Везет» затруднились прокомментировать потенциальный запрет иностранцам оформлять режим самозанятого, но уточнили, что статус самозанятого «дает возможность сотням тысяч перевозчиков легализоваться доступным способом». В Gett и сервисе «Максим» на запросы не ответили.

Авторы письма Мишустину также просят правительство позволить регионам устанавливать максимальное количество автомобилей такси. Такая практика широко применяется за рубежом – например, в Париже, Берлине, Лондоне, Мадриде, Будапеште, Нью-Йорке, Токио, Стамбуле и других городах, говорится в письме. Глава транспортного управления Ленобласти Михаил Присяжнюк сказал «Ведомостям», что таким образом регион выступает за эффективную организацию конкуренции на рынке такси. «Выстраивается следующая формула: больше конкуренция [за лицензию на перевозки] – качественнее услуга – доступнее цена», – отметил он. Источник «Ведомостей» на рынке такси утверждает, что пункт о введении квот на количество машин такси в регионах в законопроекте был, но его убрали после критики профильных министерств и государственно-правового управления президента. В «Яндекс.Такси» сказали, что выступают за отсутствие «искусственных ограничений».

Также нужно обязать службы заказа такси открывать филиалы в каждом регионе присутствия, говорится в письме Мишустину. Это нужно для контроля безопасности перевозок, качества обслуживания пассажиров, противодействия терроризму, а также для исключения риска забастовок таксистов, поясняют авторы. Сегодня агрегатор может работать в любом регионе России, имея регистрацию головного офиса в любом городе РФ. По мнению глав регионов, допуск к перевозкам самозанятых с большой вероятностью приведет к прекращению в субъектах деятельности последних таксомоторных предприятий с водителями в штате и, таким образом, контроль за такси полностью перейдет к агрегаторам. И их официальные представительства в регионах нужны для оперативного решения проблем на местном уровне, следует из письма.

Руководитель центра компетенций Международного евразийского форума «Такси» Станислав Швагерус считает логичным желание губернаторов иметь возможность контролировать таксомоторные перевозки на региональном уровне. Их регулирование, по словам эксперта, относится к компетенции местных властей в большинстве стран мира. Именно губернаторы отвечают перед своими избирателями за то, как организована работа

такси в регионе, за безопасность перевозок, аварийность, социальные и экономические условия работы таксистов, добавил он.

**В Минтрансе и Минэкономразвития своего мнения по поводу названных выше предложений не озвучили.** В ведомствах лишь подтвердили «Ведомостям», что участвуют в обсуждении законопроекта о такси. **Говорить об окончательной совместной позиции [всех заинтересованных сторон] преждевременно,** добавил представитель Минтранса. При этом в Минэкономразвития в начале октября «Ведомостям» сообщали, что у РФ есть ряд международных обязательств, в том числе связанных с возможностью получать статус перевозчика гражданам стран ЕАЭС, и «эти обязательства должны выполняться, в том числе и в случае изменения регулирования в сфере такси». Глава комитета по транспорту Госдумы Евгений Москвичев отказался от комментариев «Ведомостям», сославшись на занятость.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/11/08/846177-pravitelstvo-uzhestochit>

### **ИЗВЕСТИЯ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.09.11; ПОЗНАЮТ В ЕЗДЕ: В РОССИИ ПРОТЕСТИРУЮТ СИСТЕМУ БЕСПИЛОТНОГО ВОЖДЕНИЯ В ПОТОКЕ; ПРОВЕРКА ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ТЕХНИКИ РАЗНЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ЗАВЕРШИТСЯ К КОНЦУ ГОДА**

В декабре в Подмосковье начнут тестировать систему беспилотного вождения транспорта в потоке, рассказали «Известиям» в НП «ГЛОНАСС». До конца года оборудование шести производителей проверят на совместимость. По итогам тестирования начнут разработку единого технического стандарта, как вести обмен данными. Он нужен для определения единых правил передачи данных — сегодня их обмен ведется на усмотрение производителей оборудования, говорят эксперты автомобильной отрасли. При этом полноценному внедрению системы беспилотного вождения сегодня мешает несовершенство дорожной инфраструктуры и отсутствие правовой базы, добавляют специалисты.

По единому стандарту

В декабре НП «ГЛОНАСС» запускает в Подмосковье тестирование системы беспилотного вождения транспорта в потоке, рассказали «Известиям» в организации. Там не уточнили, где именно будут проходить испытания.

До конца года будет протестировано V2X-оборудование (бортовое оборудование, датчики, предназначенные для приема и передачи данных) компаний Fort Telecom, «МВС Групп», «Лаборатория Касперского», Sreda Solutions, Keysight и ФГУП «НАМИ». По итогам тестирования разработают единый технический стандарт передачи данных, сегодня в России его нет, рассказали «Известиям» в НП «ГЛОНАСС».

НП «ГЛОНАСС» (некоммерческое партнерство «Содействие развитию и использованию навигационных технологий») — федеральный оператор, созданный для развития отрасли навигационно-информационных услуг в России. В партнерство входят «Яндекс», МТС, «Мегафон», «Вымпелком», «Ростелеком».

Технология связи V2X основана на стандарте радиосвязи 802.11p в диапазоне 5,9 ГГц. Она обеспечивает связь малого радиуса действия и позволяет автомобилям обмениваться данными с придорожным оборудованием и другими автомобилями.

Основная задача технологии — предотвращение ДТП за счет получения и обработки информации о расположении, направлении и скорости движения транспортных средств в области радиодоступа. Технология позволит в режиме реального времени обмениваться информацией о потенциально опасных событиях по ходу движения (дорожных работах, экстренных торможениях), а также о рекомендованных режимах движения (в зависимости от фаз переключения светофоров). Предполагается, что в перспективе обмен данными позволит координировать маневры всех участников дорожного движения.

— Единый техстандарт необходим для обеспечения взаимного обмена информацией устройств на автомобилях, произведенных в разных странах. К примеру, устройства V2X

российского производства должны свободно обмениваться данными с устройствами на автомобиле немецкого производства, чтобы при движении в российском городе машина могла получать данные о дорожной обстановке и фазах переключения светофоров, — объясняют в НП «ГЛОНАСС».

**Директор по развитию компании Fort Telecom Владимир Макаренко** сказал «Известиям», что направил разработанное и произведенное в России оборудование TEDIX для тестирования экспресс-почтой в НП «ГЛОНАСС». Компания направит на полигон команду инженеров, которые на месте настроят оборудование и будут сопровождать процесс тестирования.

В компании говорят, что одновременно участвуют в нескольких пилотных проектах, среди которых — «Умная дорога» в Пермском крае. При этом пилотный проект НП «Глонасс» — первый, в рамках которого будет проверена интероперабельность устройств компании с оборудованием и ПО других производителей.

Остальные участники тестирования не ответили на запросы «Известий».

**Рынок далекого будущего**

Производители, оборудование которых будет соответствовать единому техническому стандарту, смогут бороться за перспективный рынок, говорит источник «Известий» в отрасли. Оснащение километра автомобильной магистрали между городами оборудованием V2X оценивается в 240 тыс. рублей, а трассы Москва — Санкт-Петербург М-11 — в 164,16 млн рублей.

Оснащение одного автомобиля устройством V2X при текущих объемах производства телематических устройств обойдется в 200 тыс. рублей, но с расширением производства их себестоимость будет снижаться, утверждает источник «Известий».

Впрочем, до всеобщего применения телематических устройств еще далеко. В Минпромторге сказали «Известиям», что не планируют обязывать автопроизводителей оснащать новые автомобили оборудованием V2X.

— В то же время министерство следит за развитием этой технологии и находится в курсе работы компаний, производящих такое оборудование, как и за другими передовыми технологиями, — добавили в ведомстве.

Несмотря на то что автомобили с каждым годом становятся всё автономнее, финальная стадия всеобщего внедрения системы беспилотного вождения наступит не скоро, считает **директор аналитического агентства «Автостат» Сергей Целиков**. По его словам, сейчас технология на стадии научно-исследовательских разработок.

— Одно из главных препятствий — несовершенство дорог, инфраструктуры, разметки, дорожных знаков. Отсутствует также правовая база для внедрения технологии. Непонятно, кто будет нести ответственность в случае ДТП или гибели человека — разработчик технологии, производитель оборудования или кто-то другой, — объяснил эксперт.

Верным шагом можно считать разработку и внедрение единого технического стандарта, в котором будет предусмотрен единый состав данных, способ их передачи, использования и протоколы защиты от нежелательного доступа, сказал независимый эксперт по индустрии «Автомобили и транспорт» Сергей Бургазлиев.

Сегодня каждый российский производитель разрабатывает оборудование по собственным правилам, которые не всегда согласуются с разработками других компаний, — нет цели объединять подобные системы, хотя они и используют одни и те же компоненты и сотовые вышки. Наибольшего прогресса в развитии телематических технологий сегодня достигли в США, Южной Корее и Китае.

<https://iz.ru/1083798/german-kostrinskii/poznaiut-v-ezde-v-rossii-protestiruiut-sistemu-bespilotnogo-vozhdeniia-v-potoke>

### **ИЗВЕСТИЯ; АННА РАЗИНА; 2020.09.11; НЕПРАЗДНЫЙ ВОПРОС: КОМУ ПРИДЕТСЯ ПЛАТИТЬ ЗА ОСАГО БОЛЬШЕ; НЕПРАВИЛЬНЫЙ КОЭФФИЦИЕНТ БОНУС-МАЛУС — САМАЯ ПОПУЛЯРНАЯ ЖАЛОБА ВОДИТЕЛЕЙ В АДРЕС СТРАХОВЩИКОВ**

Неправильное применение коэффициента бонус-малус (КБМ) стало самой популярной темой жалоб водителей в адрес страховщиков, сообщили в Центробанке. Автомобилисты считают, что им присваивают слишком высокий КБМ и потому ОСАГО обходится дороже. Страховщики объясняют: дело в новой АИС ОСАГО, которая теперь видит всю страховую историю водителя и отменяет необоснованные скидки. Есть ли шанс изменить ситуацию — выясняли «Известия».

Коэффициент раздора

Доля жалоб автомобилистов на работу полисов ОСАГО стала подавляющей в общем количестве обращений граждан в адрес страховых компаний. По данным Центробанка, с января по сентябрь в адрес страховых компаний поступило 23,2 тыс. жалоб. Это на 28% меньше, чем в январе–сентябре 2019 года. Из них на ОСАГО пришлось 79,1% всех жалоб — 18,4 тыс. обращений (-29% по сравнению с аналогичным периодом 2019 года).

Чаще всего потребители жаловались на неверное применение коэффициента бонус-малус (КБМ), влияющего на стоимость полиса ОСАГО. Из-за несогласия со слишком высоким КБМ или неожиданного его повышения поступило 53,1% от общего количества поступивших жалоб. Страховщики по запросу «Известий» объяснили, с чем связана коррекция показателей КБМ в отношении ряда автомобилистов. Как оказалось, дело в новой системе АИС ОСАГО, данные которой страховые компании обязаны использовать при проведении оценки водителя. АИС 2.0 стала видеть гораздо больше информации о водителях по сравнению со старой системой.

Важно смотреть не только на количество жалоб, но и на их обоснованность, заявили «Известиям» в Российском союзе страховщиков (РСА):

— В части КБМ мы разбирали случаи обращений и выяснили, что обоснованных жалоб оказалось минимум. Летом мы запустили новую АИС ОСАГО, которая видит всю страховую историю водителя, эта база автоматически рассчитала так называемый «золотой» КБМ. В ряде случаев водители становились виновниками аварий еще в 2018 году. В старой базе эти сведения могли не обновиться, и в 2019 году вместо справедливой надбавки водитель получил необоснованную скидку. Когда в 2020 году база обновилась и страхователю насчитали справедливую стоимость, он оказался недоволен и пошел жаловаться. Таков в большинстве портрет жалобщика в части КБМ.

Заместитель генерального директора РЕСО-Гарантия Игорь Иванов в свою очередь обратил внимание на то, что за 9 месяцев 2019 года доля таких жалоб на КБМ была выше, чем в 2020 году — 54,4%.

«Следовательно, мы наблюдаем снижение жалоб на КБМ, а не рост. Нужно отметить, что нам неизвестно, учитывает ли ЦБ такой фактор, как обоснованность жалобы, то есть действительно было ли нарушение со стороны страховщика», — объяснил Иванов.

Эксперт напомнил, что на КБМ влияет количество страховых случаев, при этом учитываются только те аварии с участием водителя, в которых он был признан виновником ДТП.

Что касается причин некорректного применения КБМ, то, по его словам, чаще всего этому способствует несвоевременное информирование страховщика об изменении данных при замене водительского удостоверения, паспорта, ошибки страхователя при заполнении данных водителей в заявлении на страхование, страховые случаи, которые не были учтены при расчете предыдущего значения КБМ.

В какой класс попадают водители

Директор департамента актуарных расчетов — главный актуарий СПАО «Ингосстрах» Николай Горбачёв рассказал, по какой логике страховщики присваивают автомобилистам определенные классы по КБМ. В первый год страхователь попадает в класс 3. Если в

следующий год у него не было убытков, он попадает в класс 4. Если был один убыток — в класс М в соответствии с таблицей, и так далее.

По оценке представителя сервиса автострахования «по километрам» Flexy Drive Алексея Касаткина, количество жалоб на неверный КБМ постепенно сокращается, а главная их причина — технические сбои.

Аварийный знак

«Большое количество жалоб на неверный КБМ — это в основной своей массе, процентов на 85, некорректная работа ЕАИС РСА: многочисленные технические сбои. При запуске система практически не работала, потом сбои начали сходиться на нет. Система с каждым годом работает всё лучше и производительней. Но есть и еще одна причина — человеческий фактор — люди вбивают вручную данные в систему РСА», — считает Касаткин.

«Обращаются не все водители»

Касаткин также уточнил: коэффициент у водителя ухудшается, если он попадает в ДТП по своей вине. Улучшить показать можно, главным образом, не попадая в ДТП целый год. Но есть и другие факторы.

«С этого года правительство официально разрешило страховым компаниям учитывать в КБМ коэффициент манеры вождения, расширив при этом тарифный коридор. Разумеется, телематические устройства устанавливаются только на добровольной основе. Страховщик может снимать показания телематики с автовладельца и учитывать его поведение на дороге в расчете КБМ. Водителям с аккуратной манерой вождения с большой степенью вероятности страховщики предложат более выгодный тариф. Учитывается, и в какое время суток чаще эксплуатируется автомобиль», — пояснил Касаткин. Он также напомнил, что на расчеты страховых влияют пробег и возраст ТС, пол, семейное положение водителя, наличие иных видов собственности.

Если водитель не согласен со своим КБМ, эксперт советует сразу же обращаться в РСА.

«Нужно позвонить в РСА и просить их пересчитать КБМ. Например, КБМ плохой, а ДТП за год не было — то смело звоним и выясняем правду. Но обращаются не все водители, выявившие неучтенные факты, а лишь те клиенты, кому это действительно критично важно. Поток обращений довольно большой, он ограничивается лишь незнанием, что такие обращения возможны и почти всегда успешны. Сотрудники РСА практически во всех случаях идут навстречу» — отметил Касаткин.

В свою очередь в РСА советуют при несогласии с примененным страховщиком значением коэффициента КБМ сначала обращаться непосредственно в свою страховую организацию. Также там напомнили о необходимости в письменной форме сразу сообщать страховщику об изменении любых сведений, указанных в заявлении о заключении договора обязательного страхования. Это нужно сделать, если, например, водитель решил поменять фамилию или права.

Главное — настойчивость

**Юрист Илья Афанасьев** считает, что в большинстве случаев водителям начисляют справедливые коэффициенты. Однако он подчеркивает: по неочевидным для него причинам, до сих пор есть исключения.

«Если бы водителям часто начисляли повышенный КБМ, то проблема была бы постоянно на слуху, но у основной массы автомобилистов претензий нет. Либо они просто ленятся разбираться и платят столько, сколько им насчитали. Если водителей не устраивает их КБМ, не нужно лениться и ограничиваться жалобами в соцсетях или электронными письмами в страховую. Соберите все аргументы, оформите настоящую жалобу и отправьте заказное письмо. И таким настойчивым автомобилистам, если есть основания, всё пересчитают», — отметил Афанасьев.

<https://iz.ru/1083726/anna-razina/neprazdnyi-vopros-komu-bridetsia-platit-za-osago-bolshe>



### **ИЗВЕСТИЯ; СЕРГЕЙ ГУРЬЯНОВ; 2020.08.11; ВРЕМЯ ПЕРЕЕЗДА: КАК НЕ СТОЛКНУТЬСЯ С ПОЕЗДОМ; ВИНОВНИКАМИ ДТП НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕЕЗДАХ ПОЧТИ ВСЕГДА ПРИЗНАЮТ АВТОМОБИЛИСТОВ**

За последние дни в России произошло сразу два ДТП на железнодорожных переездах — на Ямале и в Подмосковье. Статистика показывает, что каждый год случается от 200 до 300 подобных аварий, в которых гибнут несколько десятков человек. Как предотвратить столкновения автомобилей с поездами — разбирались «Известия».

Десятки в год

По данным Главного управления МЧС России по Московской области, в ночь на пятницу два человека пострадали при столкновении грузовика с поездом на железнодорожном переезде у платформы Перхушково в Московской области. Транспортные средства столкнулись на перегоне Одинцово–Голицыно. По предварительным данным, водитель Iveco выехал на пути на запрещающий сигнал, экстренное торможение не помогло. Пассажиры поезда не пострадали, их пересадили на автобус.

За день до этого в Ямало-Ненецком автономном округе на регулируемом железнодорожном переезде произошло столкновение пассажирского поезда и автомобиля ГАЗ. Водитель машины погиб. Транспортная прокуратура проводит проверку исполнения требований законодательства о безопасности движения и эксплуатации железнодорожного переезда. По данным СМИ, погибший находился в состоянии алкогольного опьянения.

Подобные инциденты происходят с пугающей регулярностью. Например, в Омске в конце октября грузовик на нерегулируемом железнодорожном переезде столкнулся с поездом. Двое — водитель и пассажир машины — погибли. Всего в России за девять месяцев 2020 года произошло 160 ДТП на железнодорожных переездах, жертвами которых стали 35 человек.

В последнее время количество ДТП в целом сократилось на фоне пандемии, однако каждый год количество аварий на переездах примерно одинаковое: от 200 до 300. Согласно данным ГИБДД, больше всего за последние годы таких ДТП произошло в 2015 году (276 аварий), меньше всего в 2016 году — 206 аварий. Ежегодно на переездах гибнут от 50 (в 2019 году) до 94 (в 2017 году) человек.

Самое крупное ДТП на железнодорожном переезде произошло в 2017 году у станции Покров во Владимирской области, где поезд Санкт-Петербург – Нижний Новгород протаранил автобус «Мерседес-Бенц». Погибли 17 человек: водитель и 16 пассажиров машины. Еще трое получили серьезные увечья. По этому делу уже вынесен приговор — двум гражданам Республики Казахстан по статье «Оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности жизни и здоровья потребителей, повлекших по неосторожности смерть двух и более лиц». Они знали, что автобус неисправен, но всё равно отправили его в дорогу. Их приговорили к пяти с половиной годам лишения свободы в исправительной колонии общего режима.

На следующий год автобус с пассажирами попал под поезд в Орловской области. Погибли пять человек, а виновным признали водителя, который проехал на запрещающий сигнал семафора.

В ноябре 2019 года приговор был вынесен в отношении дежурной по переезду, из-за которой произошло столкновение электропоезда «Ласточка» с пассажирским автобусом. В феврале 2018 года она несвоевременно закрыла железнодорожный переезд Зеленогорск–Рощино: водитель автобуса успел выехать на переезд, а покинуть его уже не смог — противотаранные устройства оказались закрыты. 15 пассажиров, к счастью, успели до столкновения покинуть машину. Но автобус и электропоезд получили существенные механические повреждения. Материальный ущерб оценили в 16 млн рублей. Дежурная была приговорена к 1,5 года ограничения свободы.

Написано кровью

Опрошенные «Известиям» эксперты подчеркивают: почти во всех случаях в первую очередь виноваты водители.

— Конечно, чаще всего это вина водителей, — говорит **эксперт-автотехник, юрист Игорь Смелов**. — Недооснащение железнодорожных переездов, если таковое имеется, — это просто сопутствующий фактор. В правилах четко сказано: если приблизился к переезду без шлагбаума, посмотри по сторонам, убедись в отсутствии проезжающего поезда — потом проезжай. Что мы имеем на деле? Подскочил, понесся, а тут электричка идет или товарняк.

Он подчеркивает, что если знак «стоп» стоит даже перед «заросшим бурьяном переезде», то всё равно нужно сначала притормозить, а только потом ехать дальше.

— Потому что есть правила, которые написаны, как известно, кровью. Кому закон не писан, тому хоть десять шлагбаумов поставь — он всё равно поедет и попадет под локомотив, — говорит Смелов.

В ОАО «РЖД» «Известиям» заявили, что причинами ДТП являются «грубые нарушения правил дорожного движения водителями автотранспортных средств». В компании призвали водителей «быть бдительными и неукоснительно соблюдать правила дорожного движения при пересечении железнодорожных переездов».

При этом в прошлом году в руководстве ОАО «РЖД» предлагали ввести новый вид уголовного преступления: проезд автомобиля на запрещающий сигнал семафора на железнодорожном переезде и его последующее столкновение с поездом. Однако эту инициативу законодатели оставили без внимания.

Сейчас, как сообщили «Известиям» в РЖД, для предупреждения ДТП компания проводит мониторинг состояния и капитальный ремонт железнодорожных переездов, а также оборудование их современными предупредительными и заградительными устройствами.

Юрист проекта ДелоРЖД.ру Елена Блинчевская также отмечает, что чаще всего в таких ДТП виноваты автомобилисты. Но допускает, что на нерегулируемых переездах действительно может сложиться ситуация, которая могла привести к столкновению не по вине водителя: например, плохая видимость поезда, который выезжает из-за дуги.

— Судебные экспертизы в таких случаях в основном не в пользу водителя, — говорит она. — Доказать в таких случаях, что была недостаточно хорошая видимость поезда, все-таки тяжело. Кроме того, эксперты исходят и из того, что остановить машину легче, чем остановить поезд.

Опрошенные «Известиями» юристы не сталкивались с делами, когда в ДТП на переезде признавали бы виновными не автомобилистов, а сотрудников железной дороги, — это исключительная редкость.

— Нужно понимать, что есть в арсенале по доказыванию, — заметил директор Коллегии правовой защиты автовладельцев Илья Грезин. — Есть ли видео, оборудован ли этот переезд видеонаблюдением, отражает ли видеозапись те обстоятельства, которые нужно доказать, как они зафиксированы иными способами, находятся ли эти обстоятельства в непосредственной взаимосвязи с ДТП или не находятся.

Томительное ожидание

**Доцент кафедры «Железнодорожные станции и транспортные узлы» Российского университета транспорта Александр Сидраков** также считает, что главная причина ДТП на железнодорожных переездах заключается в культуре вождения.

— Железнодорожные переезды, особенно на интенсивных автодорогах, у нас оборудуются достаточно серьезно: это и переездная сигнализация, и автоматический шлагбаум, и устройство заграждения переездов, — сказал он «Известиям». — На скоростных линиях Москва – Санкт-Петербург – Хельсинки и Москва – Нижний Новгород дополнительно на переездах устанавливают противотаранные устройства шлагбаумного типа, которые физически препятствуют продвижению. Многие выезжают на переезд при предупреждающем сигнале, кто-то вручную опускает устройства заграждения переездов, едет в расчете на то, что успеет до поезда.

Вторым фактором ДТП на переездах он называет неисправность транспортных средств — нередко столкновение происходит из-за поломки автомобиля и его остановки на путях.

— Третий фактор — неисправность железнодорожной автоматики, — говорит Сидраков.

— То есть при фактически приближающемся поезде могла не сработать автоматика по каким-либо причинам. Такое случается, хотя достаточно редко. Железнодорожная автоматика, как правило, дублируется для повышения надежности, есть определенный регламент действий на случай неисправности или ее отключения. В таких авариях происходит, как правило, накопление ошибки: помимо неисправности автоматики могут быть неправильные действия работников железнодорожного транспорта, водителей.

Косвенной причиной аварий на переездах Сидраков называет и неудовлетворительное содержание переездов: настилы и покрытия не всегда содержатся надлежащим образом, что замедляет следование автомобилей через переезд. А чем быстрее автомобиль проедет через него, тем меньше шансов, что произойдет столкновение.

— Вторая косвенная причина — из-за переездов часто скапливаются пробки, что психологически влияет на водителей, и они уже готовы на мигающий красный попытаться проскочить, простояв перед этим полчаса, час и больше, — говорит Сидраков.

Стопроцентная безопасность

Игорь Смелов полагает, что проблему с ДТП на переездах можно решить, избавившись от самих переездов.

— Все пересечения автомобильной и железной дорог должны быть только на разных уровнях, — говорит он. — Дорога должна проходить либо над, либо под железной дорогой. Это идеальный вариант, тут безопасность стопроцентная. Это не дешевое удовольствие, поэтому на тех переездах, где раз в год проезжает маневровый тепловоз, можно ограничиться предупреждающими знаками, освещением, светофором.

Александр Сидраков замечает, что сейчас тенденция как раз складывается в пользу такого подхода к строительству железнодорожных путей, который исключит саму возможность встречи поезда и автомобиля.

— Тенденция такова, что наиболее интенсивные линии проектируются и реконструируются таким образом, чтобы переезды исключить: ведется строительство разноуровневых развязок, путепроводов, туннелей, — говорит он. — Это мера, которая требует больших капиталовложений, и происходить это будет постепенно. Число переездов будет снижаться, но это достаточно длительный процесс.

Что касается дополнительных устройств для безопасности, то, считает Сидраков, «сделано уже более чем достаточно».

— Если правильно соблюдать инструкции, правила дорожного движения, правила технической эксплуатации железнодорожного транспорта, то технических устройств, обеспечивающих безопасность движения на железнодорожных переездах, вполне достаточно, — заметил он.

<https://iz.ru/1083748/sergei-gurianov/vremia-pereezda-kak-ne-stolknutsia-s-poezdom>

### **ТАСС; 2020.06.11; ПРОЕКТЫ ВСМ "МОСКВА - САНКТ-ПЕТЕРБУРГ" И МЦД-3 БУДУТ УВЯЗАНЫ ДЛЯ СОКРАЩЕНИЯ СРОКА РАБОТ**

Проекты высокоскоростной магистрали (ВСМ) "Москва - Санкт-Петербург" и третьего Московского центрального диаметра "Ленинградско-Казанский" (МЦД-3) планируется увязать для сокращения сроков и стоимости работ. Об этом сообщила в пятницу **пресс-служба мэра и правительства столицы по итогам селекторного совещания мэра Москвы Сергея Собянина и гендиректора - председателя правления компании "РЖД" Олега Белозерова.**

На совещании обсуждались вопросы развития Центрального транспортного узла (ЦТУ), в том числе обсудили планы открытия МЦД-3 длиной 85 км с 42 остановками, который свяжет Зеленоград с подмосковным городом Раменское, и МЦД-4 ("Киевско-

Горьковский") длиной 86 км с 39 остановками, который свяжет города Апрелевка и Железнодорожный, а также другие транспортные проекты в столице.

"В ходе совещания была достигнута договоренность о взаимной увязке проектов ВСМ "Москва - Санкт-Петербург" и МЦД-3 "Ленинградско-Казанский", что позволит оптимизировать сроки строительства и стоимость работ. Интеграция проектов приведет также к созданию первоклассных транспортных хабов, которые свяжут между собой диаметры, метро и высокоскоростное сообщение", - говорится в сообщении.

Отмечается, что в черте города Москвы поезда ВСМ будут делать остановки на станциях Зеленоград (Крюково) и Петровско-Разумовская, что позволит москвичам отправляться в Санкт-Петербург, не тратя время на поездку на вокзал. А пассажиры из Санкт-Петербурга смогут пересесть на московский транспорт, не доезжая до центра города.

Новые диаметры

В пресс-службе добавили, что в конце 2020 года - начале 2021 года будет завершена реализация ряда крупных проектов развития инфраструктуры ЦТУ. "Запланировано открытие нового вокзала Ховрино (перспективный МЦД-3), а также будет завершена реконструкция существующих станций Подольск (МЦД-2), Крекшино (перспективного МЦД-4) и Баковка (МЦД-1)", - уточняется в сообщении.

Также запланировано открытие второго главного пути на участке Реутов - Балашиха и увеличение количества пригородных поездов на Горьковском направлении (МЦД-4) до 16 пар, что позволит сократить интервал движения с 4,3 до 3,8 минут в час пик. Интервал движения в сторону Балашихи будет сокращен вдвое - с 60 до 30 минут.

Сейчас на будущем диаметре МЦД-4 развернуты работы, в том числе, по реконструкции конечной станции Апрелевка, строительству соединительной ветки между Киевским и Белорусским направлениями строительству III и IV главных путей на участке "Курский вокзал - Каланчевская", строительству IV главного пути на участке "Курский вокзал - Карачарово", строительству и реконструкции остановочных пунктов МЦД-4.

"В ходе совещания была подтверждена ранее достигнутая договоренность о максимальном сокращении сроков реконструкции участка "Курский вокзал - Каланчевская". Завершить работы предполагается в начале 2023 года - на полтора года раньше, чем по первоначальному плану", - отметили в пресс-службе.

<https://tass.ru/ekonomika/9934069>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.09.11; РЕЙТИНГ РОССИЙСКИХ РЕГИОНОВ ПО АВАРИЙНОСТИ НА ДОРОГАХ**

С января по сентябрь 2020 года количество дорожно-транспортных происшествий, в которых пострадали люди, снизилось на 9,4% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Число самих пострадавших также уменьшилось: погибших — на 2,7%, раненых — на 10,9%. Смотрите в инфографике Ria.ru, как обстоит дело с безопасностью на дорогах в вашем регионе.

<https://ria.ru/20201109/dtp-1583668263.html>

### **ТАСС; 2020.09.11; БИРОБИДЖАН ЗАВЕРШИЛ РЕМОНТ ДОРОГ ЗА 2020 ГОД ПО НАЦПРОЕКТУ**

Подрядчики в Биробиджане завершили работы на всех 13 дорогах, ремонт которых входил в нацпроект "**Безопасные и качественные автомобильные дороги**" (БКАД) за 2020 год, сообщается в понедельник на официальном портале Еврейской автономной области.

"В Биробиджане завершилась реализация национального проекта "**Безопасные и качественные автомобильные дороги**". В этом году в рамках программы было отремонтировано 13 автомобильных дорог общей протяженностью 17,437 км", - говорится в сообщении.

В итоге доля дорожной сети в городе, которая соответствует транспортно-эксплуатационным требованиям, достигла 30,8%. Всего за два года реализации нацпроекта в Биробиджане отремонтировано 27 км дорожного покрытия, за 6 лет предполагается довести до норматива почти 109 км дорог.

"В настоящее время мэрия города формирует список дорог для ремонта в 2021 году. Реализацию этого проекта на личном контроле держит губернатор ЕАО Ростислав Гольдштейн", - уточняется на сайте.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/9944851>

### **ТАСС; 2020.08.11; ЕДИНСТВЕННЫЙ ВЪЕЗД В КРАСНОКАМСК ОТРЕМОНТИРОВАЛИ ПО НАЦПРОЕКТУ БКАД**

В Краснокамске отремонтировали единственный въезд в город в рамках реализации нацпроекта "**Безопасные и качественные автомобильные дороги**". В общей сложности в текущем году удалось обновить 2,2 км проезжей части ул. Шоссейной, сообщается на сайте губернатора и Правительства Пермского края.

Транспортная артерия является единственным въездом в Краснокамск с трассы "Пермь-Краснокамск". Здесь ежедневно проходит значительное количество межмуниципальных маршрутов, благодаря которым горожанам доступны услуги социальной инфраструктуры. Работы на участке протяженностью 870 м начались 14 сентября. 27 октября состоялась приемка дороги, и ремонт был закончен в указанные контрактом сроки. Модернизация проведена на средства, сэкономленные в результате конкурсных процедур весной текущего года.

В результате ремонтных работ на объекте обустроили новые тротуары, площадки для автобусных остановок и остановочные павильоны. Кроме того, на участке уложили новый асфальт, а для ряда маршрутов заасфальтировали разворотное кольцо и установили новую остановку.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/edinstvennyj-vezd-v-krasnokamsk-otremontirovali-po-nacproektu-bkad>

### **ТАСС; 2020.07.11; ФИНАНСИРОВАНИЕ РАБОТ ПО ДОРОЖНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В ПСКОВЕ ЗА ДВА ГОДА ВЫРОСЛО В 1,5 РАЗА**

Власти Псковской области за счет участия в национальном проекте "**Безопасные и качественные автомобильные дороги**" за два последних года увеличили в 1,5 раза инвестиции в сферу безопасности движения на трассах, объем вложенных средств превысил 370 млн рублей. Это позволило установить освещение вдоль дорог в населенных пунктах, открыть центр по профилактике детского травматизма и перейти на современные материалы для нанесения дорожной разметки, сообщил в субботу ТАСС **председатель комитета по транспорту и дорожному хозяйству Псковской области Борис Елкин**.

Для Псковской области тема повышения безопасности на дорогах крайне актуальна, так как протяженность всех дорог составляет более 22 тыс. км, при этом лишь 34% из них находится в нормативном состоянии. Кроме того, область является приграничной - это единственный регион РФ, который граничит сразу с тремя иностранными государствами, пропуская через свою территорию поток транзитных грузовых автомобилей. По оценке региональной прокуратуры, в 2019 году показатель аварийности на дорогах снизился на 11%, однако 71% областных трасс не соответствует нормативам.

"За два последних года, включая текущий, на обеспечение безопасности дорожного движения мы в общей сложности направили 370 млн рублей. В этом году мы начали делать полноценное освещение, в Пушкинских Горах, в Опочке и в Псковском районе. И запланировано проектирование большого количества дорог с освещением, а также нанесением разметки из термопластика. Это новый материал, который хорошо видно на трассе в темное время суток. Там, где трассы пока не освещены, мы собственными силами

освещаем дороги в пределах населенных пунктов, это очень капиталоемкий процесс, в этом году на освещение направили около 43 млн рублей", - сказал собеседник агентства.

Обеспечение безопасности на дорогах

По словам Елкина, в этом году по нацпроекту на обеспечение безопасности дорожного движения в регионе направлено 160 млн рублей. "Особенность Псковской области в том, что здесь очень большой объем дорог и высока их плотность. В прошлом году только на нанесение дорожной разметки мы направили 90 млн рублей. Мы начали активно работать с термопластиком, который значительно дороже, будем увеличивать эту работу. К 2024 году намерены на основных трассах, в населенных пунктах перейти на термопластик в части осевой линии. Это позволит сэкономить средства на ежегодное нанесение разметки, она станет более долговечной", - пояснил Елкин.

Он также добавил, что власти региона намерены приобрести для медучреждений во всех районах области специальное оборудование, которое позволяет оперативно тестировать водителей на наличие алкогольного опьянения. На эти цели из консолидированного бюджета Псковской области планируется направить порядка 30 млн рублей до 2024 года. "Кроме того, за счет выделенных средств по нацпроекту мы открыли первый в регионе центр профилактики детского травматизма на дорогах, что позволит снизить число аварий с участием подростков", - резюмировал председатель комитета по транспорту и дорожному хозяйству Псковской области.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/9936849>

### **ОТР; ЕКАТЕРИНА КУЗНЕЦОВА; 2020.06.11; ЕКАТЕРИНБУРГ ПОЛУЧИЛ 57 НОВЫХ АВТОБУСОВ**

Утром в центре Екатеринбурга водители автобусов получили ключи сразу от 57 новых машин, передает ОТР. Их городская администрация приобрела на льготных условиях по национальному проекту "Безопасные и качественные дороги". Часть стоимости оплатил федеральный бюджет.

Собрали автобусы на Нефтекамском автомобильном заводе. Низкопольные машины работают на сжатом природном газе. Они оборудованы кондиционерами, которые установлены как в салоне, так и в кабине водителя. Во всех автобусах есть автоматическая система обнаружения и тушения пожара, а также видеонаблюдение и Wi-Fi. Салон может вместить до 110 пассажиров.

Ольга Скареева, водитель автобуса: "Супер! Слов нет. Пока еще ничего особо не разобралась. Но очень все нравится".

Александр Кальсин, водитель автобуса: "Тут много отличий, конечно, есть современных. Будем изучать все это".

Радик Сафиулин, водитель автобуса: "Новая есть новая машина. Главное, чтобы пассажиры были адекватные, а в остальном работаем".

В свой первый рейс автобусы отправятся уже завтра. Они выйдут на самые загруженные маршруты. Старые машины пока списывать не будут. Они продолжат также работать на линии, что позволит сократить интервалы движения.

<https://otr-online.ru/news/ekaterinburg-poluchil-57-novyh-avtobusov-167024.html>

На ту же тему:

<https://www.oblty.ru/news/society/tsennoe-popolnenie-ekaterinburgu-peredali-57-novykh-avtobusov/>

[https://yandex.ru/news/instory/Ekaterinburgu\\_v\\_ramkakh\\_nacproekta\\_peredali\\_57\\_novykh\\_avtobusov--aae0f224328283ad18adb3f37669f1c](https://yandex.ru/news/instory/Ekaterinburgu_v_ramkakh_nacproekta_peredali_57_novykh_avtobusov--aae0f224328283ad18adb3f37669f1c)

### **ТАСС; 2020.06.11; РЕКОРДНЫЕ 4,5 МЛРД РУБЛЕЙ НАПРАВЯТ В 2021 ГОДУ НА КУБАНИ НА РЕМОНТ ДОРОГ**

Рекордную сумму в 4,5 млрд рублей направят на реализацию национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги" в Краснодарском крае в 2021 году.

Это позволит отремонтировать около 175 км в Краснодаре, Сочи и Новороссийске, а также продолжить реконструкцию трассы Краснодар - Ейск и строительство нового моста, соединяющего Краснодар и Адыгею, сообщил ТАСС губернатор Краснодарского края **Вениамин Кондратьев**.

"В следующем году на реализацию **национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги"** в Краснодарском крае направим беспрецедентную сумму - 4,5 млрд рублей. При этом большая часть этих средств - 3,4 млрд - поступят из бюджета региона", - сказал Кондратьев.

Он уточнил, что власти, за счет этих средств планируют продолжить работу по обновлению дорог трех агломераций. В Краснодаре, Сочи и Новороссийске планируется отремонтировать около 175 км дорог.

"Важно, что все решения о ремонте того или иного участка принимаются совместно с жителями городов. Именно их просьбы и предложения являются определяющими при распределении средств национального проекта", - добавил глава региона.

Кроме того, он отметил что особое внимание уделят ремонту региональных трасс. В следующем году по национальному проекту продолжится реконструкция дороги Краснодар - Ейск. Она станет альтернативой платного участка федеральной трассы М-4 "Дон", обеспечит безопасный проезд к черноморским курортам и по направлению к Крымскому мосту. На отдельных участках планируется увеличить количество полос до четырех, также будут построены многоуровневые транспортные развязки, объезды населенных пунктов, стоянки и зоны отдыха. Глава региона отметил, что еще один проект, который строится, в том числе за счет средств национального проекта - новый Яблоновский мост, который соединяет Краснодар с Адыгеей. Первый этап строительства практически завершен, второй выполнен на 15%. Всего в 2021 году на строительство нового моста предусмотрено более 1 млрд рублей.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/rekordnye-45-mlrd-rublej-napravat-v-2021-godu-na-kubani-na-remont-dorog>

### **ДЕЛОВОЙ ЕЖЕНЕДЕЛЬНИК ПРОФИЛЬ; ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО; 2020.09.11; НЕ СТУЧИТЕ, КОЛЕСА; В РОССИИ УЖЕСТОЧАЮТ ПРАВИЛА СЕЗОННОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АВТОМОБИЛЬНОЙ РЕЗИНЫ**

Не знаю, звезды так сошлись, пандемия повлияла или просто одновременно подошли все сроки, но этой осенью как из рога изобилия посыпались разные предложения по изменению Правил дорожного движения. Некоторые из них выдвигали отдельные депутаты, а целый ряд исходил от разных министерств и ведомств.

Не так давно, в сентябре, ряд поправок предложил внести в ПДД **Минтранс**. По замыслу чиновников, должны значительно измениться правила парковки и стоянки, эксплуатации автобусов, появиться совершенно новая глава, описывающая права и обязанности владельцев СИМ (новый термин, объединяющий средства индивидуальной мобильности - разные там моноколеса, электросамокаты, гироскутеры, сигвеи и пр.).

А чуть позже эстафету подхватили в Министерстве внутренних дел. Для общественного обсуждения на [regulation.gov.ru](http://regulation.gov.ru) был опубликован разработанный в МВД проект поправок к Правилам дорожного движения. Сейчас, как и положено по закону, проект отправился для доработки в правительство. И, если он вступит в силу, появятся наказания для автовладельцев, которые ездят зимой на летней резине, а летом - на зимней, к тому же шипованной. Но обо всем подробно.

Итак, в МВД подготовили проект "Основного перечня неисправностей и условий, при которых запрещена эксплуатация транспортных средств" (это приложение к Правилам дорожного движения, кто не в курсе), в новой редакции. Формально, как объяснили в МВД, документ приводится в соответствие с Техническим регламентом Таможенного

союза о колесных транспортных средствах (ТР-ТС), принятым еще в далеком 2011 году (правда, с тех пор в документ неоднократно вносились изменения).

Опять же с формальной точки зрения документ этот должен был действовать на территории всех стран-участников Таможенного союза, но... реально носил лишь рекомендательный характер. Потому что по нашим законам все его положения должны были быть продублированы в главном для всех водителей документе - Правилах дорожного движения, а наказания за нарушения - прописаны в Кодексе об административных правонарушениях (КоАП). Чтобы это сделать, давно устаревший перечень условий и неисправностей, при которых запрещается эксплуатация транспорта, в министерстве решили обновить. Сейчас в "Перечне неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация ТС", 46 пунктов, сгруппированных в 7 разделов. В МВД хотят этот список расширить как минимум вдвое и, главное, уточнить формулировки.

Что предлагает МВД? Главное и самое важное новшество: запретить эксплуатировать автомобили с летними шинами зимой и с шипованными шинами летом. И записать, как и в Техническом регламенте. То есть пока в перечне запрещено лишь использовать старые покрышки, если остаточная глубина рисунка протектора шин меньше минимально разрешенной (например, для легковых автомобилей для летних шин - не менее 1,6 мм, для зимних - 4 мм). И в КоАП установлен даже специальный штраф для нарушителей - аж 500 рублей.

Правда, поймать этого самого нарушителя довольно сложно, наказание копеечное, и сотрудники ДПС не слишком часто проявляют служебное рвение в поисках авто с лысой резиной. Другое дело, что (теоретически) после ДТП экспертиза (если ее назначат) может установить, что старая резина была одной из причин аварии, и тогда почетную обязанность возмещать ущерб "повесят" на "экономного" водителя. Подобная практика, широко распространенная на Западе (например, в ФРГ такой пункт даже прописан в типовых правилах страхования), в России применяется крайне редко. Но это, думаю, вопрос времени: мы быстро учимся.

Теперь в ПДД впервые появляется запрет на нарушение правил сезонного использования автопокрышек: езда с июня по август на зимних шипованных шинах, с декабря по февраль - на летних. При этом зимние шины должны быть обязательно установлены зимой на всех колесах автомобиля. И все должны быть или шипованными, или нет. Варианты для особо экономных (типа "зимние шипованные на ведущих колесах, и нормально") не проходят. Так на безопасности экономить не надо.

Вообще, идея закрепить сезонное использование шин в правилах обсуждалась давно. Летние шины зимой, в мороз, становятся просто "стеклянными", и езда на таких колесах сродни фигурному катанию. Официально по этой причине в стране случается около 1,5 тысячи ДТП (или 1% от общего числа аварий), но на самом деле их число, видимо, гораздо больше. Сколько автомобилей улетело на скользкой дороге в кювет?

И какой процент из таких аварий остался неоформленным? Ну а летом действительно странно ездить на шипах, тем более что тормозной путь у автомобиля в таком случае увеличивается минимум в 1,5 раза. Я уже не говорю о том, что шипы, которые всегда не полезны для асфальта, в жару для дорожного покрытия просто губительны.

Пару лет назад госкомпания "Автодор" предложила сократить разрешенный срок эксплуатации шипованных шин. На тот момент - установленный только в ТР-ТС. Не запретить, а только законодательно сократить до трех зимних месяцев. Понятно, что для этого потребовалось бы внести правки в законодательство. Специалисты компании провели большое исследование и выяснили, что 90% ущерба российские дороги получают в зимний период. Особенно достается скоростным дорогам, где разрешенная скорость больше 90 км/ч. Шипы в таком случае работают, как фреза, вспомните о колеях, которые образуются на наших трассах к началу весны, особенно в левом ряду, куда грузовикам путь заказан.



В госкомпании изучили мировой опыт применения шипов и их влияния на дороги. И что же? В абсолютном большинстве стран Европы (за исключением скандинавских) такие шины запрещены к использованию. Причины две. Первая - они разрушают дороги; вторая - "выбитая" асфальтовая пыль очень плохо влияет и на людей, и на природу вдоль дорог. Результаты научной работы направили в **Минтранс**.

И все. Если не считать волны негодования, поднятой некоторыми СМИ. "Шипы хотят запретить, и это может привести к резкому всплеску аварийности", - примерно в таком ключе возмущались некоторые коллеги. Все, тема пока закрыта, даже на уровне изучения и обсуждения.

Почему до сих пор у нас в правилах вообще нет требования по сезонности применения шин, как во всех соседних странах? Говорят, что эта норма вызывает сопротивление у водителей и владельцев тяжелых грузовиков и автобусов. Уж очень дорогая зимняя резина для этой техники, стоимость одной покрышки может достигать 100 тыс. рублей, а их нужно 6, 8, а то и 12 штук! Именно поэтому "грузовые" шины, отходившие "полный круг", часто не выбрасывают, а восстанавливают. И в проекте правила эксплуатации для восстановленных шин подробно расписаны (поэтому водителям-профессионалам советую ознакомиться со всеми положениями заблаговременно!).

Например, запрещено устанавливать восстановленные шины, если их возраст больше 7 лет. Или устанавливать шины с восстановленным протектором на переднюю ось. Словом, для владельцев грузовиков и автобусов наступают непростые времена (в очередной раз). Надеюсь, что это упростит жизнь нам, простым водителям легковушек, и не придется больше стоять у обледенелого подъема дороги, подняться по которому напрасно пытается тяжелая фура, лишь бешено и страшно при этом вращая колесами.

Кстати, в проекте документа есть примечание, что, по решению региональных властей, летний и зимний периоды использования шин могут быть изменены. Но только в сторону увеличения зимнего или летнего периода! (Так, кстати, и в техрегламенте записано.) Это вполне разумно, поскольку страна у нас большая и продолжительность лета (но чаще зимы!) в Красноярске сильно отличается от Краснодара. Правда, в таком случае не очень понятно, каким правилам следовать фура, которая осенью везет арбузы из Астрахани в Архангельск... Шутка.

Итак, если эти нормы "пропишут" в Правилах дорожного движения, сотрудники ГИБДД получат право составлять на нарушителей протоколы и выписывать штрафы по ч. 1 ст. 12.5 КоАП "Управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена". Наказание пока не слишком серьезное - 500 рублей.

Это, конечно, ни о чем, тем более что "диагностируются" такие нарушения нелегко. Разве что организовывать время от времени рейды в разных регионах, а злостных нарушителей отправлять на штрафстоянку (такая возможность вообще-то по закону есть). Несколько лет назад группа депутатов Госдумы предложила ввести штраф в размере 2 тыс. рублей за нарушение правил сезонности использования шин, но документ тогда не прошел. Думаю, что в скором времени депутаты проявят очередную инициативу, раз такой пункт появится в ПДД, и понятно, в какую сторону они захотят изменить сумму штрафа.

Хотя, как мне кажется, более действенный вариант, к которому пришли в Германии и ряде других стран. Там прописаны требования по сезонной замене шин, и даже существует штраф за невыполнение требований (небольшой, потому что администрируется нарушение сложно). Но в договорах страхования отдельным пунктом записана ответственность водителя за ДТП, если он не по сезону "обут". То есть с большой вероятностью он будет признан виновным в любом случае со всеми вытекающими финансовыми последствиями.

А у нас проект изменений в правила прошел уже стадию общественного обсуждения и в положенный срок поступил в правительство. Так что вполне возможно, что изменения в

ПДД могут вступить в силу уже с нового года. Но по-прежнему сезонная смена шин больше на совести самого водителя. И на его представлениях о безопасности.

### **ТЕЛЕКАНАЛ 360; НИНА ПЕТЛИНОВА; 2020.08.11; САМЫЙ БОЛЬШОЙ ИННОВАЦИОННЫЙ УЧАСТОК ЦКАД ОТКРОЮТ В ПОДМОСКОВЬЕ. ОТВЕЧАЕМ НА ГЛАВНЫЕ ВОПРОСЫ**

Движение по третьему участку Центральной кольцевой автодороги запустят в Подмосковье 11 ноября. Этот отрезок — самый длинный, его протяженность составляет 105 километров. Там впервые применят инновационные для России технологии. Сколько будет стоить проезд, кому положены скидки и что такое free-flow — собрали ответы на главные вопросы от автомобилистов.

Третий пусковой комплекс Центральной кольцевой автодороги запустят в Подмосковье 11 ноября. Его протяженность составляет 105 километров — это самый длинный отрезок ЦКАД. Автодорога соединяет трассы М-11 и М-7, также имеет развязки с М-8 и с А-107 в районе Горок.

«Открытие в ноябре движения по третьему пусковому комплексу Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД) ждут многие автомобилисты. ЦКАД-3 разгрузит существующую дорожную сеть от транзитного трафика. Например, время в пути между М-11 „Нева“ и М-7 „Волга“ сократится в три раза», — рассказали в пресс-службе «Автодора».

Примерное время в пути от М-11 «Нева» до М-7 «Волга» займет чуть больше часа. Эта автодорога имеет первую техническую категорию с повышенным скоростным режимом. Максимальная скорость пока неизвестна — ее объявят перед открытием.

На участке сделаны четыре полосы движения — по две в каждом направлении. На трассе нет светофоров, пешеходных переходов или одноуровневых пересечений с другими трассами.

Сколько стоит проезд?

Стоимость проезда по всему третьему участку ЦКАД будет зависеть от категории машины. Для легковых автомобилей без транспондеров проезд обойдется в 510 рублей, а для грузовых — в 1660 рублей.

Проезд от М-11 до М-8 «Холмогоры» будет стоить 250 рублей. Чтобы добраться от М-8 до А-107, нужно будет заплатить 195 рублей. По самому короткому маршруту от М-11 до дороги Никольское — Горки можно будет проехать за 65 рублей.

Для автомобилей с транспондерами действуют скидки.

Без транспондера

Для автомобилей без транспондера скидки не предусмотрены. За проезд придется заплатить полную стоимость.

Каскадные скидки

Андрей Лепихов рассказал «360», что на ЦКАД будут действовать каскадные скидки. Чем больше расстояние, которое водитель проезжает по Центральной кольцевой автодороге, тем больше будет скидка.

«Минимальная скидка за самый маленький маршрут составляет 15%. Средняя скидка — за средний маршрут — 25%», — рассказал он.

С транспондером

Для водителей с транспондером государственной компании при проезде всего маршрута скидка составит 50%. За проезд на легковой машине по третьему участку ЦКАД им нужно будет заплатить 255 рублей. Для водителей грузовиков тариф со скидкой составит 830 рублей.

Проезд от М-11 до М-8 «Холмогоры» на легковушке будет стоить 182 рубля, на грузовике — 595 рублей. Участок от М-11 до съезда на региональную дорогу Никольское — Горки для водителей легковых машин будет стоить 55,25 рубля, грузовых — 178,5 рубля.

«Для пользователей, которые приезжают на ЦКАД с транспондерами других эмитентов, скидка составит 15% — она фиксирована. Соответственно, возможность роумингов проездов, безусловно, будет», — заверил Андрей Лепихов.

Транспондер «Автодора» позволит сэкономить от 15 до 50% по принципу каскадных скидок. Устройства других эмитентов — ООО «Объединенные системы сбора платы», ООО «Магистраль северной столицы», АО «Новое качество дорог» — дадут фиксированную скидку в размере 15% вне зависимости от пройденного расстояния.

После того как автомобиль проезжает через каждую новую рамку системы оплаты, итоговая скидка пересчитывается и автоматически применяется ко всему пройденному маршруту. При этом время проезда между двумя соседними рамками не должно превышать двух часов — иначе произойдет разрыв маршрута. Тогда система посчитает две разные поездки и не применит каскадную скидку.

Как оплатить?

До проезда

Водители, на автомобилях которых не установлен транспондер, могут купить билет на сайте «Автодора», в мобильном приложении «Автодор», а также в центрах обслуживания и поддержки или в терминалах «Элекснет». Для этого им нужно указать маршрут поездки, дату и время начала поездки, а также номер и категорию автомобиля.

Когда машина проедет через рамку оплаты, система распознает номер и определит категорию транспортного средства. Она сверит данные и зачтет оплату, если они совпадут с указанными.

После проезда

«Для пользователей, у которых нет транспондера и не приобретен дополнительный билет, есть возможность постоплаты. В течение пяти дней пользователь может внести оплату», — отметил начальник отдела тарифной политики и маркетинга Андрей Лепихов.

Водитель может оплатить проезд на сайте «Автодора», в мобильном приложении «Автодор», а также в центрах обслуживания и поддержки или в терминалах «Элекснет». Для этого он должен указать номер и категорию авто, а также оставить номер мобильного и адрес электронной почты.

После ввода этих данных система покажет сумму, которую надо оплатить. Если пользователь не внесет деньги в течение пяти дней, его ждет штраф.

С транспондером

Списание средств происходит автоматически при каждом пересечении рамки системы оплаты. После того как автомобиль проезжает через новую рамку, итоговая скидка пересчитывается и автоматически применяется ко всему пройденному маршруту.

Пользователи с транспондерами государственной компании смогут проехать по ЦКАД, даже если у них недостаточно средств.

«У него поездка зафиксируется, применятся все скидки, но пользователь должен в течение пяти дней пополнить баланс лицевого счета, тем самым оплатив поездку. Если этого не произойдет в течение пяти дней, поездка по транспондеру как таковая аннулируется, выставляется штраф. И поездка будет тарифицироваться по полной стоимости», — рассказал отметил начальник отдела тарифной политики и маркетинга Андрей Лепихов.

Штрафы

Штраф за неоплату проезда будет меняться в зависимости от категории транспортного средства. Для легковых машин он составит 2,5 тысячи рублей, для грузовых — 5,5 тысячи рублей.

При этом у водителя будет возможность оплатить проезд в течение двух месяцев после официального оповещения о нарушении. Если он так и не внесет деньги за это время, то придется заплатить и штраф, и стоимость проезда.

«Пользователям, которые зарегистрированы в системе государственной компании, безусловно, будут приходиться уведомления — как они сейчас приходят за проезд по каждому участку. Пользователи, которые проедут по ЦКАД и захотят проверить, есть ли у

них задолженность, смогут зайти на сайт или в мобильное приложение госкомпании и проверить наличие задолженности», — отметил Лепихов.

Как контролируют проезд?

Что такое free-flow?

Заместитель председателя правления по интеллектуальным транспортным системам и цифровизации государственной компании «Автодор» Игорь Козубенко рассказал «360», что использование на дорогах рамок free-flow — это уникальный опыт для РФ. На ЦКАД эта технология будет использована впервые.

Free-flow позволит автомобилистам проезжать без остановок. Это сэкономит время и топливо, а также увеличит экологичность использования транспорта и повысит безопасность проезда.

«На этой рамке установлено оборудование, которое за доли секунды успевает распознать государственный регистрационный знак, чтобы списать оплату за проезд. За доли секунды успевает считать с транспондера номер, а также провести оплату из личного кабинета. Также система автоматически распознает класс автомобиля — с помощью лазерного детектора», — рассказал Козубенко.

С помощью нейросетей система распознает даже марку машины. Это нужно для оформления штрафа водителям, которые не оплатили проезд. Всего на ЦКАД установят 12 рамок free-flow, четыре из которых — на ЦКАД-3.

А плохая погода не помешает?

Оборудование, которое использовалось при создании рамок free-flow, очень высокотехнологичное. Его тестировали при различных температурах и на различных скоростных режимах.

«Если мы говорим про то, что будет идти снег, дождь, грязь, и мы не сможем распознать государственный знак автомобиля, то в нашем центре управления будет присутствовать так называемая группа предразбора, которая будет в полуавтоматическом или ручном режиме доразбирать неопределившийся номер», — подчеркнул Козубенко.

Какие еще новые технологии будут на ЦКАД?

Директор департамента информационных технологий и интеллектуальных транспортных систем государственной компании «Автодор» Игорь Антропов рассказал «360», что кроме рамок free-flow на ЦКАД будет апробирована технология взаимодействия с транспортными средствами.

«Это очередной шаг, приближающий нас к автоматизированным транспортным средствам, чтобы инфраструктура, которая развернута вдоль дороги, могла своевременно оповещать транспортное средство о событиях, которые происходят на дорогах. А также собирать с самих транспортных средств сведения, которые позволяют диспетчерскому центру принимать соответствующие решения в случае возникновения внештатных или аварийных ситуаций», — пояснил он.

Антропов отметил, что это делается для безопасности на дорогах. Любые интеллектуальные системы, которые строятся на автодороге, нужны для того, чтобы водители могли добираться из точки А в точку Б без каких-либо транспортных происшествий.

Зачем нужен ПВП со шлагбаумом?

Игорь Антропов рассказал «360», что на участке установили пункт взимания платы со шлагбаумом. Он нужен из-за выезда на ЦКАД с трассы М-11.

«На М-11 применена классическая система взимания оплаты закрытого типа — ей пользуются выезжая на дорогу. Если у авто есть транспондер, то просто его система фиксирует. Если машина едет с наличными деньгами или банковской картой, то она должна на въезде взять билет, а на выезде — оплатить свой проезд. Для этого на ЦКАД был построен сбор взимания платы — чтобы обеспечить сбор взимания платы за дорогу М-11», — пояснил он.

<https://360tv.ru/news/tekst/tskad-voprosy/>

### **ТАСС; 2020.08.11; УЛЬЯНОВСК ДО КОНЦА ГОДА ПОЛУЧИТ ЕЩЕ 13 НОВЫХ ТРАМВАЙНЫХ ВАГОНОВ "ЛЬВЕНОК"**

Партия из 13 новых трамваев "Львенок" поступит в Ульяновск до конца года. Об этом сообщил ТАСС губернатор региона **Сергей Морозов**.

"Результатом дальнейшего обновления пассажирского транспорта стало приобретение 29 новых трамваев "Львенок", производителем которого является Невский завод электрического транспорта. 16 из них уже поступили в Ульяновск, остальные 13 придут до конца года", - сказал собеседник агентства.

Морозов добавил, что лично оценил удобство вагона. "Львенок" полностью низкопольный, имеет широкие дверные проемы, эргономичный интерьер, комфортные сидения и климат-контроль, оснащен USB-зарядниками. В вагоне 34 места для сидения, интерактивное управление, наружная система видеоконтроля зон посадки-высадки пассажиров и мониторинга дорожной ситуации", - пояснил он.

Губернатор добавил, что в 2021 году в рамках программы по обновлению подвижного состава для левобережной части Ульяновска будут приобретены новые троллейбусы. "Это должна быть новейшая модель электротранспорта, которая ничем не уступит по комфорту "Львьятам", - отметил Морозов.

<https://tass.ru/ekonomika/9941259>

### **ТЕЛЕКАНАЛ 360; АЛЕНА МАКАРЕНКО; 2020.07.11; МВД ВЫСТУПИЛО ПРОТИВ СНИЖЕНИЯ НЕШТРАФУЕМОГО ПОРОГА ПРЕВЫШЕНИЯ СКОРОСТИ**

МВД России выступило категорически против снижения нештрафуемого порога при превышении скорости с 20 до 10 километров в час. Мнение ведомства высказал министр внутренних дел **Владимир Колокольцев** в программе "Вести в субботу" на телеканале "Россия 1".

Размер штрафа в новой редакции КоАП тоже останется прежним.

"Мы категорически противники такого нововведения - сокращения штрафуемого порога с 20 до 10 километров в час. Могу успокоить, что позиция МВД учтена в новой редакции КоАП и даже величина штрафа не меняется", - заявил Колокольцев.

В основном на безопасность дорожного движения влияет обустройство автомагистралей. Важно оснастить трассу разделительными барьерами, осветить ее, сделать ровное покрытие. А "манипулирование - 10 километров больше, 10 километров меньше" - второстепенное, уверен министр.

Инициатива этого нововведения не принадлежит МВД. В то же время ведомство поддерживает идею по поводу увеличения разрешенных скоростей на автомагистралях.

Правительственная комиссия по безопасности дорожного движения рассматривает сейчас вопрос о штрафе за превышение ограничения скорости движения более чем на 10 километров. **Министерство транспорта** в целом поддерживает предложение. Чиновники указывают на то, что средства фиксации нарушений работали гораздо менее четко после введения лимита в 20 километров в час.

Ранее водителям запретили ездить по выделенным полосам для общественного транспорта. До этого по большинству таких полос можно было перемещаться в выходные, теперь же автолюбителям за это грозит штраф.

<https://360tv.ru/news/transport/mvd-vystupilo-protiv-snizhenija-neshtrafuemogo-poroga-prevysheniya-skorosti/>

### **ТАСС; 2020.06.11; РОССИЯ И ТУРЦИЯ ПОДПИСАЛИ НОВОЕ СОГЛАШЕНИЕ О МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОПЕРЕВОЗКАХ**

Новое межправительственное соглашение о международных автомобильных перевозках подписано между Россией и Турцией, говорится в сообщении **Минтранса РФ**.

"Документ обновляет и актуализирует договорно-правовую базу между странами в области автомобильных перевозок, заменив соглашение, подписанное между СССР и Турцией в 1988 г.", - уточнили в министерстве.

В **Минтрансе** также отметили, что новый документ в полной мере соответствует принципам международного партнерства и будет способствовать увеличению пассажирских и грузовых автоперевозок и, в конечном итоге, дальнейшему развитию товарооборота.

"Новое соглашение выведет взаимоотношения между Россией и Турцией в области международного автомобильного сообщения на качественно новый уровень и создаст наиболее благоприятные условия осуществления международных автоперевозок для перевозчиков обеих стран", - подчеркнули в министерстве.

<https://tass.ru/ekonomika/9935213>

### **РБК АВТОНОВОСТИ; 2020.06.11; КЛЕИТЬ ИЛИ НЕТ ЗНАК «ШИПЫ» В 2020 ГОДУ: В ГИБДД ВСЕ ОБЪЯСНИЛИ**

Перед началом зимы сменившие резину автомобилисты опять задались вопросом: клеить ли знак «Шипы» на заднее стекло автомобиля и могут ли оштрафовать за отсутствие наклейки. Объясняем, что про это говорят в ГИБДД.

Сменившие летние шины на зимние автомобилисты в очередной раз задались вопросом: обязательно ли сейчас клеить знак «Шипы» на машину, штрафуют ли за его отсутствие и вообще насколько он полезен. В ГИБДД разъяснили свою позицию по этому поводу еще осенью 2018 года с опубликованием постановления правительства о внесении изменений в ПДД. Согласно документу, с 8 декабря 2018 г. знак «Шипы» не считается обязательным для нанесения на автомобили, оборудованные зимними шинами.

Ранее обязательство иметь такой знак на автомобиле с шипами было закреплено в пункте №8 Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения с момента их издания в 1993 году и до 2018 года эта норма не менялась. Теоретически водителей таких автомобилей инспекторы ГИБДД могли оштрафовать на 500 рублей. Однако в ведомстве негласно признавали, что сотрудники ГИБДД таких постановлений не оформляли, а потом и прямо заявили о том, что в силу развития технологий наклейка утратила свою актуальность.

«Внесенными изменениями исключена обязанность водителя устанавливать опознавательный знак «Шипы» на транспортные средства, имеющие шипованные шины. Знак «Шипы» потерял свою актуальность в связи с тем, что в настоящее время динамические характеристики движения транспортного средства в значительной мере определяются другими факторами: конструкцией транспортного средства, степенью его загруженности, наличием современных электронных систем, способствующих торможению/стабилизации», — рассказывали в ГИБДД.

Таким образом, по оценке ведомства, установка этого знака на современных автомобилях не позволяет другим участникам движения однозначно судить о вероятном характере их движения, особенно в условиях неоднородного дорожного покрытия, характерного для зимних условий.

Знак «Шипы» был обязательным ровно один сезон, в 2017 году, но многие россияне были настолько перепуганы шансом получить штраф 500 рублей, что испытывают потребность клеить его и в 2020 году, отметил в разговоре с Autonews.ru **президент Национального автомобильного союза Антон Шапарин**.

«Эта наклейка давно стала элементом декора без дополнительной смысловой нагрузки. Поэтому приобретать их могут разве что любители таких акцентов в дизайне своих автомобилей или желающие финансово поддержать производителей таких наклеек, — объяснил Шапарин. — Предупреждать в потоке о том, что используешь шипы, не имеет

смысла, равно как и обсуждать этот вопрос с инспектором ДПС, ведь штраф за отсутствие наклейки уже много лет как отменен».

Возврат знака «Ш» и ограничение скорости для машин на шипах

В феврале 2020 года в ГК «Автодор» предлагали сделать знак «Шипы» снова обязательным. Инициатива прозвучала в контексте обсуждения вариантов контроля за водителями, которые используют шипованную резину не по сезону и тем самым наносят серьезный вред дорожному покрытию. Дорожники предложили ввести штраф за неправильное использование покрышек и дать руководству регионов право самостоятельно определять сезон для «переобувки» автомобиля.

Идею тогда поддержали ведущие специалисты по дорожному строительству. К примеру, в РосдорНИИ высказали мнение, что разрешенную скорость для автомобилей с шипованными шинами на автомагистралях нужно снизить до 90 км/ч. Замглавы департамента ЖКХ Москвы Владимир Островский заявлял, что шипованная резина в Москве вовсе не нужна, так как дороги в городе хорошо убирают, а во влажную погоду их износ от шипов сильно увеличивается. По его словам, в связи с этим раз в три года в столице приходится менять верхний слой дорог.

В ГК «Автодор» говорили о проблеме шипов и ранее — в 2019 году госкомпания разработала и направила в Минтранс предложения по снижению негативного эффекта от шипов. Дорожники рассказывали, что считают нужным продлить запрет езды на шипах примерно на 75 дней. Речь идет исключительно о Центральном федеральном округе. В Южном и Северном федеральных округах такую практику предлагается внедрять отдельно. В зимний период «Автодор» предлагал задуматься об ограничении максимальной скорости движения транспорта с шипованными шинами до 70–80 км/ч на дорогах всех категорий.

Однако дальше предложений с тех пор не дошло. Так, в Минтрансе посчитали невозможным продлить срок действия запрета на использование шипованной резины. Это объяснили значительной долей транзитных перевозок — грузовики во время поездки пересекают несколько климатических регионов и переобуваться каждый раз для них просто невозможно.

**«Увеличение периода запрета использования шипованных шин не представляется возможным из-за наличия в транспортном потоке значительной доли транзитного автомобильного транспорта, пересекающего несколько климатических регионов. Разные погодно-климатические условия в таких регионах делают нецелесообразной установку единых жестких ограничений в части запрета на шипованные шины, а наличие различных требований влечет значительные издержки владельцев ТС»,** — рассказывали в Минтрансе.

Также в ведомстве называли нецелесообразным введение жестких ограничений по эксплуатации шипованной резины, поскольку во многих регионах ее применение полностью оправдано. **«Зимой многие участки региональных дорог имеют уплотненный снежный покров, и коэффициент сцепления на нем ниже, чем на мокром асфальте. Движение на таких участках дорог без использования шипованной зимней резины будет существенно снижать безопасность и увеличивать риск возникновения аварийных ситуаций»,** — объясняли в Минтрансе.

Когда менять резину

Единых требований к смене резины с летней на зимнюю в России по понятной причине не существует. В ГИБДД начинают заранее предупреждать водителей о необходимости задуматься о «переобувке» с учетом климатических особенностей каждого региона. Однако в законодательстве указан крайний срок, после которого на летней резине ездить уже нельзя. Так, согласно Техническому регламенту таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств», с 1 декабря все автомобилисты в России должны сменить летнюю резину на зимнюю — это могут быть шипованные покрышки или «липучки».

В России нельзя ездить на летней резине три месяца: в декабре, январе и феврале. При этом фактически никакого штрафа за нарушение этого правила в России нет. Однако в КоАП есть ст. 12.5. «Управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена» — штраф за такое нарушение составляет 500 рублей.

<https://www.autonews.ru/news/5fa91edd9a7947cc145e4c9b>

### **BFM.RU; НАТАЛЬЯ ВОРОБЬЕВА; 2020.06.11; КАРШЕРИНГОВЫЕ КОМПАНИИ ВЫСТУПАЮТ ПРОТИВ РЕГУЛИРОВАНИЯ ОТРАСЛИ**

Руководители «Яндекс.Драйва», YouDrive и BelkaCar направили письмо председателю Госдумы Вячеславу Володину, в котором выступили против создания отдельного закона для регулирования каршеринга. Об этом сообщает газета «Ведомости» со ссылкой на документ.

Поводом для обращения стала инициатива членов думского комитета по транспорту Максима Сураева и Виталия Ефимова. В сентябре Сураев рассказал «Газете.ру» о планах разработать законопроект, запрещающий пользоваться каршерингом водителям, которые часто нарушают ПДД, а также посторонним — не тем, кто оформлял аренду машины. Это должно свести на нет случаи, когда за руль садится водитель без прав. Также Сураев хочет запретить пользоваться сервисом водителям, грубо нарушающим ПДД. Вот что депутат сказал Business FM:

**Максим Сураев, член комитета Госдумы по транспорту:** «В Москве одни из самых небезопасных водителей автомобилей — это водители каршеринга, потому что, когда не своя машина, когда ты относишься к ней абы как, я не говорю, что это поголовно, но, по крайней мере, мы имеем факты: и количество ДТП, и количество нарушений, по большей части это касается каршеринговых автомобилей. Поэтому здесь нужно регулирование: если ты систематически нарушаешь, если ты попадаешь в неприятные истории, естественно, ты должен быть отстранен от права пользоваться каршерингом. Это все для того, чтобы обезопасить граждан, которые эксплуатируют автомобили правильно и не нарушают ПДД, от таких случаев».

Отдельно Институт развития правового общества (ИРПО) в письме в **Минтранс** в сентябре предложил ввести ответственность компаний за неисправность машин и прописать в договоре между арендодателем и арендатором порядок обязательного обследования автомобиля.

Однако в письме Володину компании говорят, что отдельное регулирование каршеринга, которое не будет распространяться на других операторов аренды машин, может остановить развитие отрасли в России или негативно на ней сказаться. Сервисы опасаются, что запрет на пользование каршерингом для водителей, грубо нарушающих ПДД, придется контролировать, запрашивая дополнительные документы при регистрации пользователя. Это приведет к оттоку клиентов, считают операторы.

Комментируя предложения ИРПО, сервисы каршеринга заявили, что их автомобили всегда исправны, поскольку находятся на официальной гарантии производителя, проходят регулярное ТО. По их словам, машины застрахованы по каско и оснащены системами телематики, которые своевременно сигнализируют о необходимости ремонта. Дополнительные требования избыточны и ограничат появление новых игроков.

Нет необходимости дополнительно регулировать каршеринг, поскольку это технологичная отрасль. Они располагают очень развитым инструментарием для того, чтобы контролировать своих пользователей. Это и анализ поведения, и контроль скорости, и многое другое. Единственное, что надо сделать, — создать общий черный список клиентов-нарушителей по всей стране, говорит вице-президент Национального автомобильного союза Антон Шапарин.

**Антон Шапарин, вице-президент Национального автомобильного союза:** «Совместно с московскими или федеральными властями такой список вести, с тем чтобы люди,



которых в одном сервисе забанили, аккаунт в другом делают и дальше рассекают, понимали, что одна ошибка — и дальше для них опцией становится только автобус. А автомобиль каршеринга ничем не отличается от обычного личного автомобиля — это те же самые правила дорожного движения, КоАП, штрафы, ОСАГО и ответственность за ДТП. Он находится полностью в правовом поле. И в этой связи те, кто пытается ввести какой-то особый закон про каршеринг в правовое поле — это люди, которые хотят сделать собственную политическую карьеру».

Самих клиентов каршеринговых сервисов беспокоит массовая утечка личных данных. Имея их, мошенники оформляли кредиты. Кроме того, копии паспортов и водительских удостоверений использовались в других сервисах, что позволяло создать с их помощью так называемые фейковые аккаунты в каршерингах. И по их документам кто-то бронировал дорогие автомобили и устраивал аварии. А водители узнавали об этом, только когда их приглашали в ГИБДД. Но депутаты этого не заметили.

Business FM направила запросы каршеринговым компаниям. YouDrive отказался от комментариев, «Яндекс.Драйв» только подтвердил отправку письма.

<https://www.bfm.ru/news/457499>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.06.11; ОПРОС: РОССИЯНЕ ВЫСТУПИЛИ ЗА УЖЕСТОЧЕНИЕ НАКАЗАНИЙ ЗА НАРУШЕНИЕ ПДД**

Более половины (53%) россиян считают, что в России следует ужесточить наказания для водителей за нарушения правил дорожного движения, при этом 48% уверены, что такой шаг приведет к уменьшению количества ДТП, следует из данных опроса фонда "Общественное мнение".

За ужесточение наказаний за нарушения правил дорожного движения водителями высказались 53% респондентов, 38% не согласны с такой точкой зрения, 8% затруднились ответить.

Ужесточение наказания уменьшит количество ДТП, полагают 48% респондентов, почти столько же (46%) считают, что такая мера не будет действенной. Затруднились ответить 6%.

Согласно опросу, 51% россиян редко сталкивался с опасным вождением, часто - 24%, не сталкивались - 23%.

Среди проявлений опасного вождения, с которыми респонденты сталкивались чаще всего, 38% назвали агрессивную езду и опасные перестроения, 26% - превышение скорости, 8% указали, что водители не уступают дорогу пешеходам, 7% упомянули выезд на встречную полосу, 6% - нарушение правил разметки и несоблюдение требований дорожных знаков.

Всероссийский телефонный опрос проводился 30 октября – 1 ноября среди тысячи респондентов. Статистическая погрешность не превышает 3,8%.

<https://ria.ru/20201106/pdd-1583353066.html>

### **ТАСС; 2020.06.11; МИНЭНЕРГО ГОТОВИТ ПЛАН РАЗВИТИЯ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА В РОССИИ**

Минэнерго России приступило к разработке национального плана по развитию электротранспорта. Об этом сообщил в пятницу журналистам **министр энергетики РФ Александр Новак**.

"В рамках указа президента РФ готовим с правительством план достижения национальных целей. Задача этого плана состоит в том, чтобы развивать электротранспорт, развивать зарядную инфраструктуру, такая программа готовится", - сказал Новак на открытии первой в Северо-Кавказском федеральном округе (СКФО) цифровой подстанции.

По его словам, данное направление, в частности, будет развиваться и в Чечне. "Это правильное направление. И здесь в Грозном, в Чеченской Республике это будет развиваться", - добавил министр.

В пятницу в Грозном открыли первую в СКФО цифровую подстанцию "Город", которая повысит надежность электроснабжения потребителей Грозного, в том числе 80 социальных объектов, включая аэропорт, 22 школы, 18 детских садов, 39 медучреждений.

<https://tass.ru/ekonomika/9929761>

### **ТАСС; 2020.06.11; ЭКСПЕРТ: ЯКУТИИ НЕОБХОДИМО СРОЧНО РАЗРАБОТАТЬ ТРАНСПОРТНУЮ СТРАТЕГИЮ ДО 2035 ГОДА**

Властям Якутии необходимо в срочном порядке разработать новый этап региональной стратегии развития транспорта до 2035 года с учетом реализации крупных промышленных проектов в арктической зоне республики. Такое мнение высказал ТАСС в пятницу заместитель ректора Северо-Восточного федерального университета им. М. К. Аммосова, член общественного совета Арктической зоны РФ (АЗРФ) Александр Кугаевский.

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин поручил внести в правительство до 31 мая 2021 года стратегию развития портовой, железнодорожной и аэропортовой инфраструктуры в российской части Арктики на период до 2035 года. Ответственными за стратегию назначены Минтранс, Минвостокразвития и Росатом. До 4 декабря они вместе с Минэнерго также должны представить долгосрочный прогноз грузопотока в акватории Арктической зоны России.

"Есть много неразработанных концептуальных вопросов развития транспорта в Якутии в долгосрочной перспективе. Сейчас мы заканчиваем реализацию этапа транспортной стратегии до 2020 года. Необходимо проработать следующий этап - до 2035 года, и она должна органично войти в федеральную стратегию. Мы должны сами, прежде всего - для себя, ответить на многие вопросы", - сказал Кугаевский.

Перспективные проекты

Новая федеральная стратегия должна внести ясность в направления развития транспортной доступности Арктики, уверен эксперт. "Решение важное. И теперь быстро нужно этот документ разрабатывать. Промышленность пошла в Арктику - как в сухопутную, так и в шельфовую часть. Вопрос не только в обеспечении транспортом нефтяной и газовой промышленности, а в развитии транспорта в Арктике в целом", - отметил он.

В частности, необходимо определить перспективы развития железнодорожного транспорта. "В частности, Ямало-Ненецкий автономный округ активно обсуждает строительство "Северного широтного хода" от Салехарда до ст. Коротчаево. Это участок Полярной железнодорожной магистрали, ее еще называют "Сталинская железная дорога". Обсуждается продолжение этой магистрали до Норильска и даже до Хатанги в Красноярском крае - огромной прогнозной нефтегазоносной провинции", - отметил Кугаевский.

Далее эта дорога должна была идти до арктического побережья Якутии - поселка Тикси в Булунском районе Якутии, захватывать месторождения алмазов, олова и редкоземельных металлов на северо-западе региона. Несмотря на различные планы и стратегии, властям Якутии необходимо уже сейчас думать о региональных транспортных маршрутах. "Сегодня речь идет о создании Северо-Якутского акваториального промышленного комплекса. Нам нужно разработать следующий этап транспортной стратегии Якутии с включением Арктической зоны", - подытожил Кугаевский.

<https://tass.ru/ekonomika/9931771>

### **ТАСС; 2020.05.11; В СВОБОДНОМ ПОТОКЕ: КАК БУДУТ ВЗИМАТЬ ПЛАТУ НА СКОРОСТНЫХ МАГИСТРАЛЯХ; ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО — ОБ ИСТОРИИ И СЕГОДНЯШНЕМ ДНЕ ПЛАТНЫХ ДОРОГ В РОССИИ И МИРЕ**

МОРЖАРЕТТО Игорь

Партнер аналитического агентства "Автостат"

История появления платных дорог стара, как этот мир. Достаточно вспомнить существовавшую еще в древнейшие времена платную дорогу в Вавилонском царстве протяженностью 750 км. Но то — дела давно минувших дней. Современная история платных магистралей началась около 100 лет назад. Первой европейской страной, которая ввела плату за проезд, стала Италия. И первым стал 50-километровый участок автомагистрали в районе Милана. Это случилось в 1924 году. Затем эстафету подхватила Греция, где с 1927 года пользователей заставили платить за сеть автомагистралей.

В 50–60-х годах прошлого века Франция, Испания и Португалия начали строить автотрассы, причем с помощью концессий, что позволило довольно быстро развить эту инфраструктуру без огромных государственных вложений. С тех пор они появились в большинстве стран — членов ЕС. И пусть они занимают малую часть дорожной сети (от 1 до 7%, если считать по протяженности), но несут основную нагрузку, привлекая до 50% всего транспортного потока.

На законных основаниях

В России впервые о платных дорогах заговорили почти 30 лет назад, а первый законодательный акт — указ президента страны Бориса Ельцина "О строительстве и эксплуатации автомобильных дорог на коммерческой основе" — появился в декабре 1992 года. Потом, в июне 1998 года, последовал еще один указ — "О дополнительных мерах по развитию сети автомобильных дорог общего пользования", где был прописан порядок создания платных магистралей. Главное — появилось требование: у каждой платной дороги обязательно должен быть бесплатный дублер! И первая платная дорога в России открылась в том же 1998 году. Это был 20-километровый участок трассы М-4 "Дон" — обход села Хлевное в Липецкой области (444–464 км). Между прочим, я помню, сколько стоил тогда проезд: пять рублей с легкового автомобиля и 15 рублей — с грузовика. Через год длина платного участка была увеличена до 50 км — к нему был присоединен обход города Задонск, и плата тоже выросла вдвое. До десяти рублей с легковушки.

На самом деле толчок к развитию системы скоростных платных дорог дал закон "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации", который в ноябре 2007 года подписал президент Владимир Путин. Для привлечения инвестиций и управления будущей федеральной сетью скоростных дорог была создана Государственная компания "Российские автомобильные дороги". Сегодня в доверительном управлении Госкомпании "Автодор" находятся федеральные трассы М-1 "Беларусь", М-3 "Украина", М-4 "Дон", М-11 "Нева" и А-105 (подъездная дорога к аэропорту "Домодедово"). Кроме того, "Автодор" достраивает Центральную кольцевую автодорогу (ЦКАД) в Московской области и приступает к сооружению новой скоростной магистрали М-12 (Москва — Нижний Новгород — Казань). Далеко не все километры скоростных дорог — платные. Так, общая протяженность дорог в ведении ГК "Автодор" — более 3,5 тыс. км, но длина платных участков — чуть больше 1,5 тысяч км.

Регионы

Небольшой экскурс в то, как обстоят дела с платными дорогами в регионах. Кроме федеральных, сейчас в России работают и несколько региональных платных дорог. В Санкт-Петербурге и Ленинградской области платным является проезд по новой внутригородской магистрали — "Западному скоростному диаметру" (ЗСД). Она связывает южную часть города с морским портом, Васильевским островом и далее — с трассой "Скандинавия". Будете в Питере — обязательно советую проехать по этой суперсовременной трассе; она, похоже, стала новой визитной карточкой города, как Невский проспект или крейсер "Аврора". За это отдать 500 рублей не жалко! А в Рязани вот уже несколько лет работает платный путепровод через железнодорожные пути — он связал микрорайоны Соколовка и Дашково-Песочня. Стоимость проезда — 25 рублей, а ночью для легковых машин проезд и вовсе бесплатный. Но спрос есть круглосуточно!

Отдельный разговор — про платные дороги Псковской области. Такими объявлены четыре дороги протяженностью 226 км, которые ведут к границам с Белоруссией, Латвией

и Эстонией. В отличие от других платных трасс, эти дороги были построены еще во времена СССР и частично находятся в очень плохом состоянии. Но плату за проезд по ним местные власти исправно берут. Проезд на легковом автомобиле стоит 100–300 рублей, при этом многие автомобилисты считают, что обозначаемые региональными властями бесплатные альтернативы этим дорогам по меньшей мере вызывают вопросы. Суды разных уровней объявляли сборы незаконными, но областные власти ссылаются на определение Верховного суда РФ от 14 июля 2003 года, который, как утверждается, "признал, что образование платных автомобильных дорог в Псковской области не противоречит действующему федеральному законодательству".

Деньги за тачку

Сегодня платные дороги работают в 40 странах мира. И в мировой практике существует две системы взимания платы за проезд: открытая и закрытая. Закрытая, понятное дело, работает, что называется, по традиционному методу, которому уже тысячи лет. Поднялся шлагбаум, получил талончик — и можешь ехать до следующего контрольного пункта, где придется заплатить по тарифу. Иначе не выпустят... Эти дороги тоже, в свою очередь, подразделяются на две группы. Первая — когда ты платишь за пройденное расстояние. Например, за проезд от Парижа до Лиона (457 км) по трассе А-6 владелец легкового автомобиля отдаст €37,6, а от Москвы до Воронежа по трассе М-4 "Дон" (510 км) — 416–680 руб. (в зависимости от времени дня и наличия транспондера).

За рубежом еще существует специальная оплата — за проезд через конкретный тоннель, мост. Скажем, чтобы проехать по тоннелю под горой Монблан между Шамони (Франция) и Курмайором (Италия) протяженностью почти 12 км, придется отдать €46,3 (туда-обратно будет дешевле). А за короткое путешествие по Эресуннскому мосту (он проложен через пролив и соединяет столицу Дании Копенгаген и шведский город Мальмё) длиной 7,8 км — €54. У нас таких строений пока нет, но это только пока...

Чем хороша закрытая система? Как говорится, тут ни одна мышь не проскочит. Съездов со скоростной трассы мало, и везде ждут бдительные контролеры: пока не заплатишь — не выпустят. Недостатки — тоже на поверхности: пункты взимания платы (ПВП) строить дорого, но еще дорожке содержать технику и штат операторов. Да еще водители периодически норовят таранить хрупкие шлагбаумы. В дни пиковых нагрузок у ПВП случаются очереди. Лично мне пришлось постоять не один час в очереди на таких пунктах на французской трассе А-7 (Лион — Марсель), сербской Е75 в районе Белграда и на нашей М-4 "Дон" в Подмосковье. Во всех трех случаях я решил на поездку во время высокого отпускного сезона. Так что эта проблема — общая для всех стран, и все как-то пытаются ее решить.

Самый простой способ — построить открытую систему, где нет никаких себе шлагбаумов. Раньше такие системы строились только в масштабах целых государств — при въезде в страну требовалось купить виньетку. Это такая специальная марка (раньше ее надо было клеить на лобовое стекло; сейчас информация о номере автомобиля и оплате просто заносится в электронную базу данных). И можно ездить по всем скоростным дорогам в течение определенного, оплаченного заранее срока (неделя, месяц или год). Такая система оплаты принята во многих странах Европы (Австрия, Болгария, Венгрия, Молдова, Румыния, Словакия, Словения, Чехия, Швейцария). Виньетку можно купить в специальных киосках на границе, на крупных АЗС, но лучше — заранее, через интернет. Минимальный срок действия, как правило, — десять дней, средняя стоимость за этот срок — €10. Самые гуманные дорожные власти — в Румынии, где можно купить виньетку на три дня за €3, самые жадные — в Швейцарии, где право ездить месяц по стране оценивается в €42,5. И никак не меньше, даже если приехал в страну на один день!

Но купить обязательно нужно! Огромное количество видеокамер, установленных вдоль европейских дорог, "нацелены" не на фиксацию нарушений ПДД, а на наличие оплаты за проезд; работают и мобильные бригады контролеров. Штраф за неоплаченный проезд немаленький: в Австрии — €120, в Болгарии — 300 левов (€150), в Великобритании —

---

£130 (тоже примерно €150). В Италии за повторную попытку проехать без оплаты — уголовное наказание.

Кстати, хотя деньги берут только за проезд по скоростным дорогам, проехать без виньетки по стране и не попасть под камеру практически невозможно. Один мой товарищ решил сэкономить деньги и не стал покупать марку в Словакии. Что, мол, той страны, ехать мне пару сотен километров всего. Надо сказать, что эксперимент ему удался, но на дорогу он потратил целый день, ведь ехать частично пришлось по проселочным дорогам, идущим через горы и бесчисленные деревни...

В свободном потоке

Чтобы как-то скрестить преимущества открытой и закрытой систем, во всем мире применяют электронную систему. Но она требует установки в автомобиль специального электронного прибора — транспондера, который крепится к лобовому стеклу и привязан к личному кабинету (и счету!) автовладельца. Списание денег за проезд в таком случае проводится без остановки автомобиля. Чуть сбросил скорость перед специальными воротами, шлагбаум автоматически поднялся, гаджет негромко пикнул (значит, деньги списали) — и все, можно ехать дальше. Количество пользователей транспондеров в мире постепенно растет; в России их продано около 1,5 млн штук.

Недавно была наконец решена важная проблема — теперь с одним единственным приборчиком можно проехать по любой из платных дорог, хотя ими управляют четыре разные организации (это называется "интероперабельность"). Между прочим, это серьезный прорыв, причем в мировом масштабе; в Европе проблему пока решить не удалось. Если зайдете на любой форум европейских дальнбойщиков, то узнаете, что каждый из них вынужден возить целую коллекцию бортовых устройств для оплаты проезда. Да что там — в арсенале каждого афинского таксиста как минимум три транспондера! И, говорят, появления единого устройства у них в скором времени не обещают.

Понятно, что будущее — за технологиями электронного взимания платы, но уже в режиме свободного потока, без шлагбаумов, капитальных сооружений и пробок в часы пик. Такие системы уже опробованы в некоторых европейских странах (Португалия, Испания, Италия) на некоторых трассах, и вполне себе успешно. Она так и называется: free-flow, или "свободный поток". Кстати, подобная система, но только для грузовиков массой более 12 т действует и на наших федеральных трассах — под названием "Платон". В этом случае проезд фиксируют специальные камеры, установленные вдоль трассы, и деньги со счета списываются автоматически (для этого в автомобиле должен быть бесконтактный транспондер, или некий счет, привязанный к номеру машины).

Внедрение такой системы в нашей стране для остальных автомобилистов обсуждается уже несколько лет, но требовались поправки в законодательство. И такие наконец-то случились. Изменения в закон "Об автомобильных дорогах" в прошлом месяце приняты, их подписал президент. Поправки в КоАП в первом чтении тоже приняли буквально на днях в Госдуме. В ближайшее время появится и специальный штраф для тех, кто попытается проехать по платной дороге без оплаты (по проекту — от 2,5 до 5 тыс. рублей).

Первой (и пока единственной) трассой в России, где появится система "свободный поток", станет ЦКАД. Уже достроен (будет запущен 11 ноября) третий участок дороги (на северо-востоке Московской области), между трассами М-11 "Нева" и М-7 "Волга".

Сегодня существует три способа оплатить проезд. Самый простой (и самый выгодный!) — по транспондеру. Если у водителя уже есть это устройство, оплата будет рассчитана и списана автоматически с личного счета. Интероперабельность, максимальные скидки, удобство общения со счетом — все достоинства транспондера будут работать и на ЦКАД. Без такого устройства можно заранее внести средства на счет через сайт ГК "Автодор", компании "Автодор — Платные Дороги" или мобильное приложение, указав маршрут и

дату поездки. Такая же схема действует в течение пяти дней после проезда по тому или иному участку ЦКАД.

Наконец, существует способ постоплаты. Через пять дней после визита на ЦКАД будет сформирован счет и отправлен по адресу владельца машины. И если в течение 60 дней он не будет оплачен — придет время штрафных санкций.

Так что все идет к тому, что шлагбаумы на платных дорогах должны скоро исчезнуть, а собирать деньги с автомобилистов станут электронным способом — и на полной скорости. Большинство экспертов едины во мнении, что платные дороги в России — тенденция позитивная, и призвана она сэкономить время и повысить качество транспортного сообщения. Ведь, в конце концов, новые скоростные дороги строятся не вместо, а в дополнение к существующим: в законе записано, что наряду с платной трассой должна быть альтернативная бесплатная. При этом протяженность бесплатной трассы не должна превышать протяженность платной более чем в три раза. Сегодня такое правило соблюдается.

"Для России, где плотность автодорог (даже в европейской ее части) гораздо ниже, чем в развитых странах, наиболее оптимальный вариант, когда рядом с уже существующей старой трассой строится платный дублер", — считает научный руководитель НИИ транспорта и дорожного хозяйства Высшей школы экономики Михаил Блинкин. Но при этом для регулировки транспортного потока нужно вводить такую плату за проезд, чтобы дорога не пустовала, но и не была слишком перегружена. Конечно, водители будут поругиваться, но заплатят и поедут. Время дороже!

<https://tass.ru/opinions/9920963>

### **ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2020.09.11; КВАЛИФИКАЦИОННЫЙ ПОДХОД; ДО КОНЦА 2020 ГОДА ДЛЯ ВСЕХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПРОФЕССИЙ БУДУТ УТВЕРЖДЕНЫ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ СТАНДАРТЫ**

С этого года все работодатели обязаны применять профессиональные стандарты, если требования к квалификации работника содержатся в федеральных законах. На данный момент в стране разработано и утверждено 1369 профстандартов, 75 из которых относятся к области железнодорожного транспорта. Планируется, что до конца 2020 года профессиональными стандартами будут охвачены все специфичные для железнодорожного транспорта профессии рабочих, должности руководителей, специалистов и служащих. О том, как применение отраслевых профстандартов влияет на оценку квалификаций работников и систему профильного образования, "Гудку" рассказал **руководитель Общероссийского отраслевого объединения работодателей железнодорожного транспорта ("Желдортранс") Сергей Чаплинский.**

Сергей Игоревич, для чего компаниям следует применять профстандарты, если требования к квалификации работников содержатся в Едином квалификационном справочнике должностей руководителей, специалистов и других служащих (ЕКС) и Едином тарифно-квалификационном справочнике работ и профессий рабочих (ЕКТС)?

12 декабря 2013 года в ежегодном Послании Федеральному собранию Владимир Путин поставил задачу создать Национальный совет по профессиональным квалификациям для разработки профстандартов, востребованных экономикой страны и отечественным бизнесом.

Дело в том, что в результате появления новых техники и технологий, модернизации производств изменились как сами профессии, так и квалификационные требования к работникам. Справочники ЕКС и ЕКТС устарели - ряд указанных там профессий и специальностей уже не применяется, а новые наименования туда не включены. Профстандарты призваны актуализировать квалификационные характеристики видов профессиональной деятельности (профессий и должностей) с учетом современных реалий. Планируется, что они постепенно вытеснят справочники ЕКС и ЕКТС.

Как документ профстандарт включает описание трудовых функций по определенному виду деятельности, а также требования к знаниям, навыкам и опыту работы специалистов. С этого года все организации в обязательном порядке переходят на профстандарты. На каком этапе этот процесс в ОАО "РЖД"?

В соответствии с Постановлением Правительства РФ от 27 июня 2016 года № 584 предприятия должны были разработать план по организации применения профессиональных стандартов к 1 января 2020 года.

План должен включать список профессиональных стандартов, подлежащих применению на предприятии; перечень мероприятий по установлению потребности в обучении работников с целью соответствия требованиям этих профессиональных стандартов и проведению соответствующего обучения; перечень локальных нормативных актов, подлежащих изменению с учетом положений профессиональных стандартов.

В ОАО "РЖД" такой план-график был разработан заранее - на период 2019-2020 годов. В соответствии с ним определена потребность в обучении персонала, актуализируются программы подготовки и переподготовки в учебных центрах, определяется потребность в проведении независимой оценки квалификации работников. Отдельным распоряжением утвержден перечень профессиональных стандартов, подлежащих применению.

Таким образом, процесс перехода на профессиональные стандарты у нас поставлен на рельсы. Внедрение профстандартов осуществляется по мере их утверждения.

На данный момент сколько профстандартов применяется в компании?

В организациях железнодорожного транспорта в настоящее время применяется более 160 профессиональных стандартов по видам профессиональной деятельности, относящимся к межотраслевым. Это, в частности, "сварщик", "архитектор программного обеспечения", "фрезеровщик", "машинист крана", "экскурсовод (гид)", "специалист по логистике на транспорте", "машинист автогрейдера", "изолировщик на подземных работах в строительстве", "резчик бумаги, картона, целлюлозы, гофрокартона", "заточник по подготовке станочного дереворежущего инструмента для деревообрабатывающих, мебельных и лесопильных производств".

Кроме того, применяются 75 профстандартов, специфичных для железнодорожного транспорта. Среди них - "дежурный по переезду", "дежурный стрелочного поста", "монтер пути", "проводник пассажирского вагона", "наладчик контрольно-измерительных вагонов железнодорожного транспорта", "начальник железнодорожной станции", "начальник пассажирского поезда", "руководитель участка производства по техническому обслуживанию и ремонту железнодорожного подвижного состава", "инженер по эксплуатации технических средств железнодорожного транспорта", "инспектор локомотивов (моторвагонного подвижного состава, вагонов) и качества ремонта пути железнодорожного транспорта", "работник по ограждению мест производства работ и закреплению подвижного состава на железнодорожном транспорте".

Сколько отраслевых профстандартов осталось утвердить?

Осталось утвердить 17 специфичных для железнодорожного транспорта профессиональных стандартов. Семь из них находится на рассмотрении в Национальном совете при президенте РФ по профессиональным квалификациям. Это "специалист по техническому обслуживанию и текущему ремонту пассажирских обустройств железнодорожного транспорта", "специалист по технической поддержке процесса эксплуатации, развития и обеспечения работы объектов железнодорожной электросвязи", "специалист по содержанию и эксплуатации дизельных и холодильных установок, рефрижераторного подвижного состава, вагонов-транспортёров железнодорожного транспорта", "специалист по организации, проведению тягово-энергетических испытаний локомотивов, определению параметров их эксплуатации", "специалист по организации и сопровождению технического обслуживания, ремонта и эксплуатации съемных средств контроля железнодорожного пути", "составитель поездов, кондуктор грузовых поездов", "прессовщик колесных пар железнодорожного подвижного состава".

Актуализацию проходят еще десять профстандартов: "специалист по текущему содержанию и ремонту верхнего строения пути, искусственных сооружений железнодорожного транспорта", "специалист по организации процесса эксплуатации, развития и обеспечения работы устройств и систем железнодорожной автоматики и телемеханики", "специалист по оперативному руководству колонной локомотивных бригад тягового подвижного состава, бригад специального железнодорожного подвижного состава, машинистами кранов на железнодорожном ходу", "ревизор по безопасности движения поездов", "работник по управлению терминально-складским комплексом железнодорожного транспорта", "работник по управлению и обслуживанию моторвагонного подвижного состава", "работник по техническому обслуживанию и ремонту объектов железнодорожной электросвязи", "работник по ремонту и текущему содержанию искусственных сооружений железнодорожного транспорта", "работник по обслуживанию пассажиров на железнодорожном вокзале (железнодорожном вокзальном комплексе)", "инженер-экономист железнодорожного транспорта".

-Когда профессиональными стандартами будут "закрыты" все железнодорожные профессии и специальности?

Охватить профессиональными стандартами все специфичные для отрасли профессии рабочих, должности руководителей, специалистов и служащих планируем до конца 2020 года.

В условиях цифровизации общества все более востребованными становятся цифровые компетенции работников. Находят ли они отражение в профстандартах для железнодорожников?

- Безусловно. Профессиональные стандарты описывают компетенции, необходимые работникам в условиях глобальной цифровизации, в том числе для реализации комплексного научно-технического проекта "Цифровая железная дорога". Это работа в автоматизированных системах; работа с прикладным программным обеспечением; работа с системами, использующими для решения задач искусственный интеллект и машинное зрение.

В текущем году в двух профессиональных стандартах описаны новые профессии, появившиеся в результате развития и внедрения в ОАО "РЖД" цифровых технологий. Так, в профессиональном стандарте "работник по управлению терминально-складским комплексом железнодорожного транспорта" описана новая профессия - "оператор системы роботизированного управления терминально-складским комплексом". В профессиональном стандарте "работник по управлению и обслуживанию моторвагонного подвижного состава" описана профессия "оператор по дистанционному управлению моторвагонным подвижным составом".

В России в 2021 году женщинам разрешат работать машинистами поездов. В ОАО "РЖД" уже ведется подготовка женщин по профессии "помощник машиниста". Будет ли в этой связи актуализирован профстандарт "работник по управлению и обслуживанию локомотива", утвержденный в 2018 году?

Нет, поскольку соответствующий профессиональный стандарт не содержит ограничений по гендерному признаку.

Поговорим о том, как внедрение профстандартов повлияет на работников. В случае с соискателями все понятно - их не примут на работу, если их квалификация не соответствует новым требованиям. А как происходит оценка уже действующих сотрудников?

Насколько работники отвечают требованиям профстандартов, компании определяют в независимых центрах оценки квалификаций. В железнодорожной сфере такой центр в 2015 году создан на базе Отраслевого объединения работодателей железнодорожного транспорта ("Желдортранс"). У него есть подразделения - 36 экзаменационных центров на базе учебных центров профессиональных квалификаций.



Процедура оценки профессиональной квалификации для работников пока добровольная. Экзамен на соответствие профессиональному стандарту состоит из практической и теоретической частей. По итогу сотрудники компании получают соответствующие сертификаты.

Повлияет ли применение в компании профстандартов на систему отраслевого образования?

Профстандарты нацелены в том числе на развитие системы образования. Важно, чтобы будущие специалисты получали в вузах необходимые навыки, соответствующие требованиям отрасли. Появление в России профессиональных стандартов является ощутимым прорывом в деле формирования образовательных стандартов нового поколения, обновления процесса профессионального обучения с учетом изменяющихся требований работодателей, а также оценки качества образовательного продукта в соответствии с потребностями рынка труда.

Образовательные стандарты должны измениться в сторону усиления совместной деятельности рынка труда и сферы образования в рамках разработки и внедрения эффективного механизма взаимодействия. При этом развитие социального партнерства между вузами и бизнесом должно стать стратегическим направлением подготовки конкурентоспособных специалистов на основе рационального использования стандартов с ярко выраженными профессиональными компетенциями. "Желдортранс" совместно с вузами и федеральными учебно-методическими объединениями уже несколько лет занимается актуализацией образовательных стандартов и программ на основе профстандартов железнодорожного транспорта. В результате этой деятельности работодатели отмечают, что качество подготовки специалистов заметно выросло.

С 2016 года отраслевые учебные заведения проходят процедуру профессионально-общественной аккредитации образовательных программ, которую проводит "Желдортранс". Для чего это делается?

Эта процедура - новый для России механизм взаимодействия системы образования и реального сектора экономики в вопросах подготовки и переподготовки кадров в соответствии с федеральным законом "Об образовании". По сути, это признание или непризнание работодателями качества работы образовательной организации.

Железнодорожное образование одним из первых в стране обратилось к процедуре профессионально-общественной аккредитации образовательных программ. Ее прошли уже ряд отраслевых учебных заведений, в том числе **Российский университет транспорта (МИИТ)**, Московский колледж транспорта, Уральский государственный университет путей сообщения.

Внедрение системы оценки квалификации коснулось и корпоративного образования. На основе утвержденных профстандартов для рабочих профессий разработаны и успешно применяются новые учебные программы в УЦПК. Профессионально-общественная аккредитация проводится для конкретного учебного заведения с учетом материально-технической базы и профессионального уровня преподавательского состава.

Учебное заведение оформляет заявку, в которой выражает желание пройти такую аккредитацию. Затем вуз (колледж или техникум) проводит самообследование, и соответствующие материалы направляются в "Желдортранс". После мы формируем группу экспертов, имеющих большой опыт работы именно по тем направлениям, которые соответствуют заявленным образовательным программам. Они изучают материалы и выезжают в учебное заведение для проверки и ознакомления с материально-технической базой. По результатам оформляется акт и выносится для утверждения проект решения Совета по профессиональным квалификациям на железнодорожном транспорте. Подобная оценка выгодна не только работодателю, который оценивает реальные возможности учебного заведения и озвучивает свои пожелания, но и самим учебным заведениям. Это помогает им пройти государственную аккредитацию в Рособрнадзоре и делает их более привлекательными для абитуриентов.

Конечно, прохождение профессионально-общественной аккредитации образовательных программ - дело добровольное. Однако это позволяет учебному заведению доказать свой высокий уровень подготовки специалистов для работодателей, для абитуриентов и для государственных органов, осуществляющих надзор и распределение бюджетных средств. Так что образовательные учреждения должны быть сами заинтересованы в этом процессе. Что именно оценивают эксперты?

Базовые принципы проведения профессионально-общественной аккредитации обозначены в законе "Об образовании". Среди них: соответствие учебных планов и образовательных программ профессиональным стандартам; наличие материально-технической базы, необходимой для обеспечения качественной подготовки специалистов; наличие спроса на выпускников образовательной организации по данной программе на рынке труда; подтверждение участия работодателей в подготовке специалистов; успешность прохождения выпускниками независимой оценки квалификаций.

Этой осенью отраслевые учебные заведения продолжили проходить профессионально-общественную аккредитацию образовательных программ. Какие учебные учреждения ее уже прошли и с какими результатами?

Проведена аккредитация девяти образовательных программ высшего образования Иркутского государственного университета путей сообщения, по ее итогам все программы аккредитованы на пять лет.

Также получены заявки на проведение этой процедуры от Самарского, Петербургского и Ростовского государственных университетов путей сообщения. На данный момент определяемся со сроками.

### **РИА НОВОСТИ; 2020.07.11; РОСПРИРОДНАДЗОР РАССЛЕДУЕТ ЗАГРЯЗНЕНИЕ ЛЕСА В НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ**

Росприроднадзор проводит расследование по факту разлива мазута рядом с железнодорожной станцией Зеленино в Нижегородской области, сообщает пресс-служба ведомства.

Обращение об утечке нефтепродуктов в лесистой местности в районе деревни Зеленино в Кстовском районе Нижегородской области поступило в межрегиональное управление Росприроднадзора 21 октября. В ходе осмотра территории установлено, что поверхность земельного участка покрыта высохшим слоем нефтепродуктов. Также обнаружена яма с мазутом размером 2х3 метра. Инспекторами ведомства был произведен отбор проб почвы и отходов.

"В рамках контрольно-надзорных мероприятий было установлено, что на земельный участок, на котором произошел разлив нефтепродуктов из промышленного коллектора, оформлен договор сервитута (ограниченное право пользования - ред.) между собственником и **ОАО "РЖД"**. Таким образом, в действиях **РЖД** усматривается нарушение Земельного кодекса РФ и федерального закона "Об охране окружающей среды", - говорится в сообщении.

В отношении **ОАО "РЖД"** возбуждено административное расследование по основаниям части 2 статьи 8.6 КоАП РФ (Уничтожение плодородного слоя почвы, а равно порча земель в результате нарушения правил обращения с пестицидами и агрохимикатами или иными опасными для здоровья людей и окружающей среды веществами и отходами производства и потребления).

"Административное расследование позволит установить причины происшествия и привлечь виновные лица к ответственности в соответствии с действующими нормами КоАП. Ситуация находится на постоянном контроле Росприроднадзора", - подчеркивается в сообщении.

Ранее сообщалось, что Приволжское следственное управление на транспорте СК РФ проводит проверку из-за загрязнения нефтепродуктами территории в Кстовском районе, во взаимодействии с железнодорожниками устанавливаются все обстоятельства

случившегося. По результатам проведения проверки будет принято процессуальное решение.

<https://ria.ru/20201106/zagryaznenie-1583348344.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.07.11; РЖД ВЫВЕЗЕТ ИЗ АСТРАХАНСКОЙ ОБЛАСТИ МИГРАНТОВ, ЗАСТРЯВШИХ НА ГРАНИЦЕ РФ И КАЗАХСТАНА**

Три дополнительных вагона поезда Волжский-Ташкент выделены для доставки мигрантов, которые около трех недель находятся на границе России и Казахстана в Астраханской области из-за того, что Казахстан закрыл въезд в страну на фоне эпидемии коронавируса, сообщили "Интерфаксу" в пресс-службе Приволжской железной дороги.

"Поезд со станции Волжский отправится вечером 11 ноября. Перед этим всем прибывшим туда на автобусах из Астраханской области гражданам Узбекистана продадут билеты: строго по консульским спискам. Вывоз застрявших в России граждан Узбекистана будет осуществляться в соответствии с международными договоренностями между правительствами России и Узбекистана", - сказал представитель пресс-службы.

Он уточнил, что вывезут будут тех, кто согласится оставить свои машины в Астраханской области.

Ранее сообщалось, что более 200 граждан Узбекистана на 130 автомобилях находятся в районе пропускного пункта Караозек в Красноярском районе. Большинство из мигрантов прибыли из Москвы и других городов центральной России, где были заняты в сфере строительства или работали таксистами.

По одной из версий, трудовых мигрантов намеренно дезинформировали о возможности проехать через территорию Казахстана на родину на автотранспорте. В то время как законным способом пересечь границы можно лишь специальными авиарейсами из Москвы, Ростова, Санкт-Петербурга и железнодорожным транспортом со станции Волжская в Волгоградской области.

Было составлено 16 протоколов о нарушении правил пребывания на территории России.

### **ТАСС; 2020.06.11; БОЛЕЕ 120 МЛН ЧЕЛОВЕК ПРОЕХАЛИ НА МОСКОВСКИХ ЦЕНТРАЛЬНЫХ ДИАМЕТРАХ С МОМЕНТА ИХ ЗАПУСКА**

Более 120 млн пассажиров воспользовались Московскими центральными диаметрами (МЦД) с момента их запуска в ноябре 2019 года. Об этом сообщила в пятницу пресс-служба мэра и правительства столицы по итогам селекторного совещания мэра Москвы Сергея Собянина и гендиректора - председателя правления компании "РЖД" Олега Белозерова, где обсуждались вопросы развития Центрального транспортного узла (ЦТУ).

"Открытие МЦД-1 и МЦД-2 улучшило транспортное обслуживание более 4 млн жителей Москвы и Московской области. Пассажиры получили современные поезда, тактовое расписание движения, дополнительные возможности для пересадки и новые тарифы на проезд, позволяющие экономить до 75% на ежедневных поездках. С момента старта движения МЦД воспользовались более 120 млн пассажиров. За счет новой тарифной системы они сэкономили на поездках около 1,4 млрд рублей", - говорится в сообщении.

Отмечается, что объем движения поездов по сравнению с периодом, когда ходили обычные электрички, был увеличен на МЦД-1 на 73%, на МЦД-2 - на 69%. При этом 6 марта текущего года пассажиропоток достиг рекордной отметки - было совершено 568 тыс. поездок, что на 15% больше, чем 6 марта 2019 года, когда по тем же маршрутам ходили обычные электрички.

"МЦД-1 и МЦД-2 сегодня - это 132 км и 60 станций, с 20 из которых можно пересест на метро, МЦК и радиальные направления железной дороги. К 2024 году на первых двух диаметрах планируется построить новые станции: Петровско-Разумовская, Марьино Роща, Дмитровская, Котляково, Печатники и Щукинская, которая заменит станцию Покровское-Стрешнево", - добавили в пресс-службе.

До конца года будет полностью завершено обновление подвижного состава МЦД-1, а на МЦД-2 обновление парка поездов было завершено в августе.

В ноябре 2019 года было открыто движение по первым Московским центральным диаметрам от Одинцово до Лобни и от Нахабино до Подольска (МЦД-1 и МЦД-2). С большинства станций МЦД можно сделать пересадки на метро, Московское центральное кольцо и радиальные направления Московской железной дороги. Всего планируется открытие пяти диаметров. В общей сложности это 375 км путей и более 180 станций, организация движения по которым улучшит транспортное обслуживание 6,9 млн москвичей и 5,5 млн жителей Московской области.

<https://tass.ru/moskva/9933335>

### **ТАСС; 2020.06.11; ФПК НАЗНАЧИТ БОЛЕЕ 190 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ПОЕЗДОВ НА НОВОГОДНИЕ ПРАЗДНИКИ**

Федеральная пассажирская компания (ФПК) из-за восстановления спроса на билеты в новогодние праздники назначит более 190 дополнительных поездов на этот период, сообщили ТАСС в пресс-службе ФПК.

"Холдинг РЖД и Федеральная пассажирская компания прорабатывают оптимальные варианты корректировки маршрутной сети в соответствии с существующим спросом пассажиров. Так, например, в новогодний период с 25 декабря по 10 января, по отдельным направлениям мы, наоборот, видим положительную динамику. Пассажиры активнее берут билеты на эти даты на поезда из Москвы и Санкт-Петербурга в Архангельскую область, отдельные города Поволжья, Урала, Черноземья, Черноморского побережья и Северного Кавказа. Чтобы обеспечить спрос на железнодорожные билеты, АО "ФПК" назначит более 190 дополнительных поездов", - сказали в компании.

В пресс-релизе РЖД говорится, что дополнительные поезда запланированы из Москвы в Новороссийск, Адлер, Санкт-Петербург, Мурманск, Архангельск, Котлас, Смоленск, Брянск, Старый Оскол, Новозыбков, Тамбов, Белгород, Курск, Пензу, Саранск, Чебоксары, Казань, Ижевск, Киров, Саратов, Самару, Тольятти, Уфу, Челябинск, Орск и другие города. Из Санкт-Петербурга дополнительные рейсы запланированы в Москву, Анапу, Новороссийск, Мурманск, Архангельск, Ярославль, Воронеж, Курск, Киров, Казань, Ижевск, Екатеринбург. Предусмотрены дополнительные рейсы поездов из Екатеринбурга в Приобье и Сургут, из Ростова-на-Дону в Имеретинский Курорт, Кисловодск и Розу Хутор, из Адлера в Кисловодск, из Ярославля в Мурманск. В случае роста спроса на ряде направлений РЖД могут увеличить количество дополнительных поездов либо включить дополнительные вагоны в уже назначенные составы, отмечается в сообщении компании.

Кроме того, в период новогодних и рождественских праздников будут курсировать ряд специальных туристических поездов и беспересадочных групп вагонов, например, в сообщении с Рускеалой, Сортавалой, Питкярантой, Великим Устюгом, горным курортом Роза Хутор.

<https://tass.ru/ekonomika/9929607>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.06.11; НМТП ИЩЕТ ПРОЕКТИРОВЩИКА СТРОИТЕЛЬСТВА НА БАЗЕ СРЗ УНИВЕРСАЛЬНОГО ПЕРЕГРУЗОЧНОГО КОМПЛЕКСА НА 12 МЛН Т**

"Новороссийский морской торговый порт" (НМТП) объявил конкурс на разработку проектной и рабочей документации по проекту строительства на базе своего судоремонтного завода (СРЗ) в Новороссийске универсального перегрузочного комплекса (УПК), готов заплатить до 1,5 млрд рублей.

По данным системы "Интерфакс-Маркер", основанием для разработки проектно-сметной документации является стратегия развития группы компаний НМТП, источник финансирования - собственные средства.

Комплекс будет предназначен для перегрузки железорудного сырья навалом - концентратов железных руд (ЖРК), окатышей, горячбрикетированного железа, чугуна в чушках, черных металлов (заготовка, листовая сталь) и иных грузов, соответствующих технологическому оснащению.

Проект будет реализован в два этапа. Первый этап включает в себя строительство глубоководного причала для приема судов класса Capesize, зданий и сооружений, монтаж оборудования, обеспечивающих грузооборот до 6 млн тонн в год. Комплекс будет способен переваливать 4 млн тонн окатышей и 2 млн тонн концентрата. Сроки реализации - 2023-2024 годы.

Второй этап включает строительство и реконструкцию причалов для приема судов Panamax, монтаж оборудования, обеспечивающего увеличение грузооборота до 12 млн тонн в год. Сроки реализации проекта - 2024-2025 годы. Комплекс также будет способен переваливать горячбрикетированное железо в объеме 4 млн тонн, а также 2 млн тонн чугуна и черных металлов.

Вместе с тем в техзадании отмечается, что все приведенные параметры могут уточняться в процессе разработки проектной документации.

Проектировщику также предстоит разработать схемы грузопотоков и вагонопотоков, определить коэффициенты загрузки для всех автопереездов с учетом транспортных и маневровых операций, предусмотреть использование тепловозной тяги, дополнительные выставочные пути для зачистки вагонов от остатков груза.

Цена контракта не должна превышать 1,46 млрд рублей. Итоги конкурса будут подведены 2 декабря.

НМТП в октябре в корпоративном журнале "Транснефти" (МОЕХ: TRNF) сообщил о планах строительства УПК. Тогда отмечалось, что мощности "Новороссийского судоремонтного завода" (НСРЗ) сейчас позволяют перегружать 3,5 млн тонн различных грузов, в основном руды.

Создание терминала универсального перегрузочного комплекса АО "НСРЗ" включено в базовый сценарий стратегии развития НМТП, утвержденной советом директоров 31 декабря 2019 года, предусматривающий инвестиционную программу до 2029 года в объеме 108,4 млрд рублей и прирост мощностей на 21,8 млн тонн. Среди крупнейших проектов в стратегии также выделены создание терминала минеральных удобрений, контейнерного терминала, терминала по перевалке растительных масел. Решения по инвестициям будут приниматься отдельно по каждому проекту в рамках актуализации долгосрочной программы развития и рассмотрения бизнес-планов, отмечалось в материалах НМТП.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.06.11; СКФ ВЫКУПАЕТ АКЦИИ, ПРИОБРЕТЕННЫЕ ВТБ КАПИТАЛОМ ДЛЯ СТАБИЛИЗАЦИИ ПОСЛЕ IPO, ИТОГОВЫЙ FREE FLOAT - 15,6%**

ООО "СКФ Арктика" ("дочка "Совкомфлота" (МОЕХ: FLOT) ) выкупает у "ВТБ Капитала" 37 млн 117 тыс. 881 акцию компании, приобретенные на бирже в рамках стабилизации после проведенного IPO.

Как сообщил "Совкомфлот", "СКФ Арктика" будет владеть этими акциями как казначейскими.

После завершения расчетов по опциону пут доля акций ПАО "Совкомфлот", находящихся в свободном обращении, составит 15,6% (без опциона она равнялась бы 17,2%), а РФ сохранит долю в размере 82,8%, говорится в сообщении СКФ.

В сообщении не сказано, сколько СКФ потратил на выкуп акций у "ВТБ Капитала" в рамках пут-опциона. В проспекте к IPO на этот счет говорилось, что цена должна покрыть

расходы маркет-мейкера на их приобретение плюс сопутствующие издержки. Если бы "ВТБ Капитал" покупал акции по цене состоявшегося 7 октября IPO - 105 руб. за акцию - всего вернувшийся в СКФ пакет стоил бы 3,9 млрд рублей. Однако в первый же день торгов акции "Совкомфлота" проваливались почти на 13% ниже цены размещения (до 91,56 рубля), что могло потребовать оперативного вмешательства маркет-мейкера для поддержания цены.

В результате реализации пут-опциона "ВТБ Капитала" объем размещения СКФ в акциях сократился на 9,1% - с 408 млн 296 тыс. 691 акции до 371 млн 178 тыс. 810 (по цене размещения это соответствует примерно 39 млрд рублей вместо 43 млрд рублей в случае, если бы опцион не был реализован).

До сих пор акции СКФ далеко от цены размещения в рамках IPO: по состоянию на вечер пятницы они торгуются на "Мосбирже" на уровне около 97 рублей за бумагу.

Уставный капитал "Совкомфлота" по итогам размещения допэмиссии в рамках IPO вырос с 1 млрд 966 млн 697 тыс. 210 до 2 млрд 374 млн 993 тыс. 901 акции. Таким образом, размер квазиказначейского пакета составляет около 1,56%.

Помимо "ВТБ Капитала", организаторами IPO были Citigroup, Sberb CIB, J.P.Morgan, VofA Securities и ING. Якорными инвесторами выступили РФПИ с суверенными фондами Ближнего Востока (объем их участия не раскрывался).

"Совкомфлот" намерен направить привлеченные в ходе IPO средства на общекорпоративные нужды, включая, в том числе, инвестиции в новые проекты и уменьшение долговой нагрузки.

### **РИА НОВОСТИ; 2020.06.11; ЛЕНОБЛАСТЬ НАМЕРЕНА РАЗВИВАТЬ ПОРТОВЫЕ МОЩНОСТИ**

Власти Ленинградской области заинтересованы в расширении портовых мощностей региона, сообщил журналистам **глава региона Александр Дрозденко**.

По его словам, только в 2019 объем переработки грузов, выполненный за год стивидорными организациями Ленинградской области вырос на 7,3% и составил более 185 миллионов тонн. Самый большой рост перевалки по итогам года показал морской торговый порт Приморск – в 2019 году через него прошло более 61 миллиона тонн грузов. Наибольший грузооборот – в порту Усть-Луга – он увеличился на 5,2% и составил 103,8 миллиона тонн. В морском торговом порту Высоцк также отмечается рост перевалки на 3,3% – там обработаны 19,4 миллиона тонн грузов.

"Мы строим исходя из показателей и прогнозов по грузопотоку. А это и налоги, и рабочие места, и хорошее развитие экономики. Знаете, есть такие точки-драйверы развития целых отраслей. Так вот, любой грузопоток, который к нам приходит, – это драйвер развития всей транспортной цепочки внутри Ленинградской области и за ее пределами", — сказал глава региона.

Комментируя высказывания президента Белоруссии Александра Лукашенко о готовности Минска переориентировать грузы из прибалтийских портов в российские, Дрозденко отметил, что есть направления, которые подходят для белорусской стороны, например, терминалы по отгрузке минеральных удобрений, терминалы по отгрузке нефтепродуктов, как светлых, так и темных.

Касаясь предложения белорусского лидера о строительстве нового терминала для перевалки белорусских грузов, губернатор отметил, что грузы Белоруссии – это большие грузы.

"Это миллионы тонн: и минеральных удобрений, и нефтепродуктов. Но правильнее все-таки использовать те мощности, которые у нас есть", - заявил Дрозденко.

<https://ria.ru/20201106/lenoblast-1583432825.html>

### **ПРАЙМ; 2020.07.11; РОССИЙСКИЙ ЛЕДОКОЛ МОЩНОСТЬЮ 18 МВт ЗАЛОЖЕН НА ВЕРФИ "ПЕЛЛА"**

Ледокол мощностью 18 МВт высокого ледового класса Icebreaker7 заложен на верфи судостроительного завода "Пелла" (Ленинградская область), сообщил "Росморпорт" в пятницу.

"Закладка нового ледокола по заказу ФГУП "Росморпорт" мощностью 18 МВт ледового класса Icebreaker7 состоялась на верфи судостроительного завода "Пелла". ... Линейный дизель-электрический ледокол проекта 21900М2 будет построен в рамках **Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПИ)** до 2024 года для обеспечения круглогодичной работы замерзающих морских портов Дальневосточного бассейна", - говорится в релизе **предприятия**.

Речь идет о судне, контракт на строительство которого "Росморпорт" и "Пелла" заключили в сентябре прошлого года. Стоимость ледокола составит 7,54 миллиарда рублей. Введение в эксплуатацию планируется в 2024 году. Новое судно проекта 21900М2 планируется построить на основе проекта 21900М и эскизного проекта ледокола, разработанного КБ "Вымпел" за счет собственных средств "Росморпорта".

"Ледокол проекта 21900М2 является продолжением серии хорошо зарекомендовавших себя в работе ледоколов проекта 21900М - "Мурманск", "Владивосток" и "Новороссийск". Проект усовершенствован, ледовый класс судна повышен до Icebreaker7. Новый ледокол усилит группировку флота "Росморпорта" на Дальнем Востоке и позволит обеспечить бесперебойную и своевременную поставку важнейших грузов, будет способствовать развитию территории и раскрытию ее экономического потенциала", - цитирует пресс-служба заместителя гендиректора по флоту "Росморпорта" Василия Стругова.

ФГУП "Росморпорт" осуществляет деятельность в 65 морских портах, расположенных в 24 субъектах РФ, и является крупнейшим в России владельцем объектов прибрежно-портовой инфраструктуры. Согласно информации на сайте ФГУП, флот состоит из 35 ледоколов и ледокольных буксиров. "Росморпорт" предоставляет ряд услуг, в том числе, по ледокольному, лоцманскому сопровождению судов, буксировке, швартовке судов, занимается судоремонтом, дноуглублением.

Судозавод "Пелла" специализируется на строительстве многофункциональных буксиров, лоцманских катеров, а также спасательных шлюпок.

### **ДЕЛОВОЙ ЕЖЕНЕДЕЛЬНИК ПРОФИЛЬ; ИВАН ДМИТРИЕНКО; 2020.09.11; ИГРА НА ВЫЛЕТ; НЕСМОТЯ НА НОВЫЙ ВИТОК ПАНДЕМИИ COVID-19, РОССИЙСКИЕ ВЛАСТИ ПРОДОЛЖАЮТ КУРС НА ОТКРЫТИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ГРАНИЦ**

С 1 ноября Россия возобновила международное авиасообщение с Кубой, Сербией и Японией. В результате число государств, официально открывших воздушную границу с Россией, выросло до 14. При этом потенциально россиянам доступен более широкий выбор стран, попасть в которые можно, используя сложную систему стыковок и различные ухищрения. Но глобально на состояние выездного туризма это не влияет: единственной страной, принявшей в 2020 году внушительный турпоток из России, стала Турция.

Огласите весь список

1 августа Россия открыла прямое авиасообщение с Турцией, Танзанией и Великобританией, 15 августа - со Швейцарией, в начале сентября - с ОАЭ, Мальдивами и Египтом, 21 сентября - с Белоруссией, Казахстаном и Киргизией, 27 сентября - с Южной Кореей, 1 ноября - с Сербией, Кубой и Японией.

Однако этот перечень стран не равен ответу на вопрос "Куда можно улететь из России?". Во-первых, после выдачи разрешения на очередную страну билеты в нее появляются в продаже не сразу: к примеру, Танзания задержалась почти на три месяца, пока российские

перевозчики осваивали работу на новом для себя рынке. Но и на более привычных направлениях приходится ждать, пока **Росавиация** разделит между авиакомпаниями жесткие квоты, определенные по каждой стране: обычно разрешается 2-3 рейса в неделю в столичный аэропорт.

Большинство квот в итоге достаются "Аэрофлоту", в "меню" которого уже есть Лондон, Мале, Сеул, Стамбул, Анталья, Каир, Дубай, Белград, Женева, Нур-Султан, Бишкек, Минск и Токио (с вылетом из Москвы). Исключением стала Турция, где самолеты из России принимают четыре города (Стамбул, Анталья, Бодрум, Даламан), а квоты получили свыше десятка авиаперевозчиков ("Аэрофлот", "Победа", "Россия", "Уральские авиалинии", "ЮТэйр", S7, Turkish Airlines, Royal Flight, AZUR air, Pegasus Airlines, "Северный ветер", iFly и другие).

Есть тенденция к постепенному расширению квот: так, с 1 ноября выросла частота полетов в Швейцарию, на Мальдивы, в ОАЭ и Белоруссию. Также растет число российских городов, из которых разрешены международные вылеты: в октябре к Москве, Санкт-Петербургу, Ростову, Нижнему Новгороду, Казани, Калининграду и Новосибирску добавились Самара, Владивосток, Грозный и Красноярск.

Отметим, что в начале октября СМИ написали о допуске российских авиакомпаний до полетов в 24 страны, в том числе в ряд европейских (Германию, Нидерланды, Италию, Испанию, Австрию, Болгарию, Венгрию, Францию). Но это не подразумевает открытие авиасообщения: допуском **Росавиации** можно будет воспользоваться лишь после достижения с этими странами двусторонних договоренностей о возобновлении туристического обмена. Вышеперечисленные страны ЕС российских туристов пока официально не пускают.

Русская туристическая рулетка

Есть и обратная ситуация: страна готова принимать россиян, но прямых рейсов туда нет. Таких стран всего более пятидесяти: они либо вовсе не вводили ограничений на въездной турпоток, либо отменили их летом. В основном это экзотические направления (Барбадос, Бахрейн, Ирак, Пакистан, Боливия, Гаити, Гондурас, Гвинея, Зимбабве, Руанда и т. д.), но есть и несколько стран, представляющих реальный туристический интерес. В основном россияне добираются до них с пересадкой в Лондоне или Стамбуле.

Так, Греция разрешила прием наших соотечественников с 7 сентября в количестве не более 500 человек в неделю: попасть в страну можно через аэропорты Афин, Салоник и Крита, обязательно наличие отрицательного теста на COVID-19. При этом всякий раз греческие власти перевыпускают это разрешение сроком на пару недель вперед, так что на долгую перспективу планировать поездку не стоит.

Также россиян ждут в Хорватии (въезд через Сплит и Дубровник), Черногории, Марокко, Мексике, Доминикане, Бразилии, причем справка об отсутствии коронавируса чаще всего не требуется. Прилететь можно и в США при наличии ранее открытой визы: с марта выдача американских виз остановилась, однако формально въезд российских граждан не прекращался.

Есть и более авантурные способы отдохнуть в условиях пандемии. С лета соцсети и туристические порталы (например, "Форум Винского") полнятся рассказами счастливых, которым удалось через разрешенные страны проникнуть в запрещенные: во Францию через Хорватию, в Италию через Грецию и так далее. По их утверждениям, российский паспорт не является препятствием: якобы главное для пограничников не гражданство, а откуда ты прилетел.

Некоторые хитрецы заручились дополнительными основаниями на случай проверки: билетами в третью, разрешенную страну (якобы причина визита в запрещенную - всего лишь транзит), подтверждением "благой" цели поездки (в некоторые страны Европы можно приехать для учебы или лечения - однако не уточняется, хватит ли чека об оплате кулинарного мастер-класса или массажа в СПА-салоне) или приглашением от местного жителя, позволяющим оформить национальную визу (тип D). Самый неординарный



способ предоставила Италия, с сентября разрешив иностранцам въезд в страну при наличии "устойчивых эмоциональных отношений" с итальянскими гражданами, не требующих законных оснований.

Впрочем, российские власти предостерегают от подобных ковидпутешествий, ведь их участники нарушают закон, за что грозит арест и депортация. Кроме того, в каждой стране действуют свои эпидемиологические правила, с которыми стоит ознакомиться заранее, чтобы не попасть впросак. Например, в Швейцарии, Великобритании, Корею и Армении все прибывшие из-за рубежа должны пройти 14-дневный карантин за свой счет.

"Окольными путями пробраться за границу можно, но это дорого и рискованно. По моей информации, это единичные случаи, причем их становится все меньше, потому что страны совершенствуют свои системы контроля, - рассказал "Профилю" вице-президент Российского союза туриндустрии Юрий Барзыкин. - Всегда были искатели приключений, которым нужен адреналин. Но полноценным туризмом это не назовешь, потому что его главное условие - безопасность. В условиях пандемии она гарантирована только в организованных турпоездках. В случае заболевания за границей туроператор поможет с лечением, в случае закрытия границ возьмет на себя расходы по эвакуации. Люди начинают это ценить. Особенно после весенних историй, когда наши операторы вернули клиентов в Россию еще в апреле, тогда как различные дауншифтеры застряли за границей на многие месяцы".

Турция и остальные

Впрочем, и с организованным туризмом есть свои сложности. Более-менее состоявшимся можно считать турсезон в Турции: в августе-октябре страна приняла 1,5 млн российских туристов (такую цифру озвучила на днях глава Роспотребнадзора Анна Попова). Для сравнения: за весь 2019 год Турцию, согласно национальной статистике, посетили 7 млн россиян.

Что касается других направлений, то здесь складывается двоякая ситуация. С одной стороны, не всегда за открытием границ следует формирование туристических программ: по некоторым из разрешенных стран туркомпаниям попросту невыгодно работать. Бывает и наоборот: продажи туров открываются раньше выхода разрешающих документов, и затем реализованные путевки приходится переносить или отменять.

Так, потенциально главное зимнее направление - Египет - наплыва наших граждан пока не испытывает. После крушения самолета "Когалымавиа" на Синайском полуострове в 2015 году курорты Красного моря так и не открылись для россиян: летать можно только в Каир, а оттуда добираться до моря многочасовым наземным трансфером.

Однако в октябре несколько операторов запустили продажу туров в Шарм-эль-Шейх и Хургаду с пересадкой в Турции, вероятно, надеясь на молчаливое согласие властей с учетом нестандартной ситуации. Не вышло: Ростуризм официально сообщил, что продажа таких туров не соответствует указу президента, а реализующим их компаниям грозит ответственность. Сразу после этого продажи свернулись. Впрочем, не исключено, что скоро в этом сюжете будет новый поворот. 30 октября глава МИД Египта Самех Шукри прибыл в Москву, в очередной раз предложив пустить россиян на Красное море. В российском дипведомстве заявили, что не исключают такого развития событий.

На Кубу с начала ноября можно летать частично: главные пункты назначения - Гавана и Варadero - остались закрыты, разрешены рейсы на второстепенные курорты - Санта-Клара, Кайо-Коко и Кайо-Ларго. Везти туда туристов взялись ANEX Tour, Coral Travel и "Пегас Туристик". Но с первого же дня - 3 ноября - что-то пошло не так: некоторые рейсы были перенесены на несколько часов, а то и дней, а полеты "Пегас Туристик" в Санта-Клару вовсе заморожены до февраля. По сообщениям отраслевых порталов, незадолго до вылета обнаружилось отсутствие необходимых согласований со стороны **Росавиации**.

Есть нюансы и с турами в ОАЭ.

В Абу-Даби все прибывшие иностранцы обязаны отсидеть 14-дневный карантин (местоположение туристов отслеживается с помощью электронных браслетов). В Дубае такого требования нет, однако в случае выявления коронавируса турист также отправится в обсервацию, заплатив за нее \$1400. Впрочем, можно без ограничений использовать аэропорты ОАЭ как перевалочные пункты на пути в более дальние страны, в частности, на Мальдивы.

Что касается прямых рейсов "Аэрофлота" на Мальдивы и сформированных на их основе туров, то на новогодние даты они уже почти раскуплены. А цены на оставшиеся могут отпугнуть: 150-200 тыс. рублей за билет в оба конца, от 300 тыс. рублей за недельный тур на двоих. По слухам, в течение ноября откроются рейсы на Мальдивы авиакомпаний AZUR air и Nordwind Airlines, что должно способствовать снижению цен.

Не исключено, что пандемия вынудит российских путешественников распробовать новое направление - Танзанию. Рейсы на архипелаг Занзибар, входящий в ее состав, стартовали только в конце октября, но затем их число резко выросло: в ноябре силами тех же ANEX Tour, Coral Travel и "Пегас Туристик" в Танзанию отправится порядка 50 чартеров из шести российских городов (Москвы, Санкт-Петербурга, Казани, Ростова-на-Дону, Новосибирска, Самары). Дополнительно к этому регулярное сообщение с Занзибаром запустила авиакомпания Utair. Пока эксперты туротрасли затрудняются сказать, оправдает ли спрос в регионах беспрецедентно широкое для столь малопопулярной страны предложение.

"В нынешних условиях 90% россиян не поедут на отдых дальше Турции, на экзотике большой турпоток не сделаешь, - констатирует Барзыкин.- Ведь к ограничениям из-за пандемии добавилось падение доходов населения и курса рубля, а оно действует пропорционально: на 10% снизился курс - на столько же упали продажи туров. Но все же есть основания смотреть в будущее с оптимизмом. Несмотря на осенний всплеск пандемии, обратного закрытия границ я не жду. Постепенно люди поняли, что полная изоляция еще хуже, чем сам корона вирус. Сейчас тенденция такова, что страны открываются друг для друга, если между ними нет существенной разницы по динамике заболеваемости. Осторожный прогноз - восстановление международного туризма в марте-апреле 2021 года. Как показывает опыт, туристическая отрасль первой рухнет во время катаклизмов, но и первой оживает".

### **ПРАЙМ; 2020.09.11; СУД 15 ДЕКАБРЯ ИЗУЧИТ СПОР ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ "АЭРОФЛОТА" ПО ДОЛГАМ "ТРАНСАЭРО"**

Арбитражный суд Санкт-Петербурга и Ленинградской области 15 декабря проведет предварительные слушания по заявлению конкурсного управляющего обанкротившейся авиакомпании "Трансаэро" Алексея Белокопыта о привлечении ПАО "Аэрофлот - российские авиалинии" к субсидиарной ответственности по ее долгам.

"Назначить предварительное судебное заседание арбитражного суда первой инстанции на 15 декабря 2020 года в 16 час. 00 мин... ПАО "Аэрофлот" (предписывается) представить письменный мотивированный отзыв на заявление", - говорится в определении арбитража на портале "Электронное правосудие".

Согласно заявлению Белокопыта, поданному в сентябре, "Аэрофлот" с начала сентября 2015 года полностью осуществлял операционную деятельность "Трансаэро", а следовательно, и полностью определял его действия. По оценке заявителя, это происходило в том числе через бывшего гендиректора "Трансаэро" Дмитрия Сапрыкина, который с 7 сентября по 30 декабря 2015 года занимал должность члена правления авиакомпании, одновременно будучи и членом совета директоров и членом правления "Аэрофлота".

На основании этого Белокопыт просит арбитражный суд Петербурга и Ленобласти привлечь "Аэрофлот" к субсидиарной ответственности по обязательствам "Трансаэро",

приостановив производство по этому обособленному спору в рамках дела о банкротстве авиакомпании до окончания расчетов с кредиторами.

Этот арбитражный суд, в свою очередь, признал саму "Трансаэро" банкротом в сентябре 2017 года, причем в материалах суда говорилось, что обязательства авиакомпании почти в 144 раза превышали стоимость ее реальных активов, а ранее в сентябре процедура конкурсного производства была продлена еще на полгода. До краха "Трансаэро" занимала второе место в РФ по пассажирообороту.

### **ТАСС; 2020.07.11; ЭКСПЕРТЫ: ОТСУТСТВИЕ ПОЛИГОНОВ И ПРАВОВОЙ БАЗЫ СДЕРЖИВАЮТ РАЗВИТИЕ БЕСПИЛОТНИКОВ В РОССИИ**

Отсутствие правовой базы, отечественных комплектующих, а также полигонов для испытаний сдерживают темпы развития беспилотных летательных аппаратов в России, считают опрошенные ТАСС эксперты по итогам соревнований "Аэробот-2020", завершившихся в пятницу в военном технополисе "ЭРА" в Анапе. Технополис в свою очередь готов стать основной площадкой для развития отечественной беспилотной авиации.

Не выявили победителя

В пятницу в технополисе "Эра" завершились соревнования в области разработки, создания и эксплуатации перспективных робототехнических комплексов гражданского, военного, специального и двойного назначения воздушного базирования "Аэробот-2020". Соревнования проходили в два этапа: сначала команды выполнили задания на симуляторах, по итогам этого этапа определились пять финалистов, которые вышли во второй этап, где они испытали разработанные дроны в условиях реального полигона.

Один из организаторов соревнований заместитель директора НИИ робототехники и процессов управления Южного федерального университета Евгений Косенко рассказал ТАСС, что регламент соревнований предусматривал такие задания, как поиск объекта (на практике такие задачи ставятся при поиске людей в помещениях в условиях городской застройки); поиск маршрута на выход из помещения по меткам; скоростной пролет по заданной территории с препятствиями.

"Учитывая, тот факт, что ни одна из команд не выполнила задания в полной мере, судейской коллегией было принято решение не выявлять победителей", - заявил в ходе церемонии закрытия соревнований главный судья Ринат Галин, являющийся научным сотрудником Института проблем управления им. В.А. Трапезникова РАН.

Богдан Лешенко, инженер третьей лаборатории робототехники технополиса, который был на соревнованиях судьей, пояснил ТАСС, что команды столкнулись со сложностями при выполнении задач в условиях реального полигона. "Проблема в том, что существующие симуляторы не дают физических явлений, существующих в реальной среде. Не все разработчики могут позволить себе создание даже примитивных полигонов, так как для этого нужны площади, полигонов для испытаний в стране мало", - добавил собеседник агентства.

Что сдерживает развитие беспилотников

В рамках соревнований в пятницу в технополисе "ЭРА" прошел круглый стол о перспективах развития малоразмерных беспилотных летательных аппаратов. Опрошенные ТАСС эксперты отрасли отметили, что темпы внедрения беспилотных летательных аппаратов в России сдерживают отсутствие аналогов отечественного производства комплектующих для дронов, нормативно-правовой базы для их применения.

"В обозримом будущем беспилотные летательные аппараты превратятся в такие же привычные технологии, как компьютер или диктофон. Хотелось бы видеть российскую элементную базу, из которой их можно собирать", - сказал ТАСС Роман Мещеряков, директор центра интеллектуальных робототехнических систем Института проблем управления им. В.А. Трапезникова РАН.

Евгений Косенко заместитель директора НИИ робототехники и процессов управления Южного федерального университета, выступившего организатором "Аэробот-2020" пояснил ТАСС, что большая часть используемых для дронов комплектующих сейчас - это зарубежные аналоги.

"Комплектующие, имеющиеся в распоряжении отечественных производителей, необходимыми передовыми техническими характеристиками не обладают, в следствие чего ставятся задачи либо уменьшать количество вычислительных ресурсов, либо развиваться в направлении собственных разработок составляющих", - отметил собеседник агентства.

Мещеряков добавил, что в России также нет необходимой законодательной базы в сфере использования беспилотных летательных аппаратов. "Их нужно регистрировать, необходимо предусмотреть меры ответственности за повреждения: например, при столкновении беспилотника с человеком, автомобилем, зданием - такие меры до сих пор не проработаны. Нормативно-правовая база пока отстает", - констатировал он.

В пресс-службе технополиса "ЭРА" ТАСС сообщили, что технополис может стать одной из основных площадок для развития беспилотной авиации в России, отметив, что для этого оборудована необходимая для испытаний материально-техническая база, существуют возможности тестирования компонентной базы разрабатываемых в стране дронов. "В технополисе в 2021 году планируется запустить в полной мере завод, который будет разрабатывать комплектующие для беспилотной авиации", - добавили в пресс-службе.

<https://tass.ru/armiya-i-opk/9936027>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.07.11; ИЗ ТОКИО В МОСКВУ ВПЕРВЫЕ ЗА ПОЛГОДА ВЫЛЕТЕЛ РЕГУЛЯРНЫЙ РЕЙС "АЭРОФЛОТА"**

Первый с конца марта регулярный рейс "Аэрофлота" вылетел из Токио в Москву без опоздания, сообщили РИА Новости в международном терминале токийского аэропорта Ханэда.

"Рейс "Аэрофлота" SU261 до Москвы вылетел вовремя, точнее, на две минуты раньше указанного времени", - отметил сотрудник службы аэропорта.

Последний регулярный рейс "Аэрофлота" Токио-Москва состоялся 29 марта, затем из-за пандемии регулярное сообщение прекратили. Последующие рейсы осуществляли по программе вывоза оставшихся за границей россиян.

Пока из Токио в Москву можно вылететь два раза в неделю "Аэрофлотом" и один раз в неделю японской авиакомпанией JAL. Также российский перевозчик "Аврора" возобновил рейсы Токио-Владивосток один раз в неделю. С середины ноября по этому же маршруту возобновит полеты и авиакомпания S7 Airlines.

<https://ria.ru/20201107/samolet-1583481516.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.06.11; NORDWIND ЗИМОЙ ЗАБАЗИРУЕТ В СОЧИ 5 САМОЛЕТОВ**

Nordwind в осенне-зимнем расписании базирует в аэропорту Сочи пять самолетов, сообщил журналистам коммерческий директор компании Антон Маттис в пятницу.

"В зимнем сезоне 2020 года авиакомпания Nordwind становится базовым перевозчиком в аэропорту Сочи. Мы ставим здесь пять самолетов и планируем выполнять до 26 направлений полетов", - сказал Маттис.

Он напомнил, что в настоящее время Nordwind выполняет рейсы из Сочи в Екатеринбург, Казань, Москву, Омск, Оренбург, Санкт-Петербург, Самару, Сыктывкар, Ульяновск, Уфу.

"Из восьми новых зимних направлений полетов этого года семь из Сочи будет выполнять Nordwind", - подчеркнул коммерческий директор.

По его словам, новыми направлениями для Nordwind из Сочи этой зимой станут рейсы в Нижний Новгород, Волгоград, Саратов, Кемерово, Тюмень, Сургут и Ульяновск.