



## Ежедневный мониторинг СМИ

17 НОЯБРЯ 2020

### СОДЕРЖАНИЕ

ПРАЙМ; 2020.11.16; МИШУСТИН ЗАМЕНИЛ УШЕДШИХ МИНИСТРОВ В ПРАВКОМИССИИ ПО ИНОИНВЕСТИЦИЯМ .....	3
КОММЕРСАНТЬ ПРИЛОЖЕНИЕ; 2020.11.17; «ЭТО СОВРЕМЕННЫЙ ГОРОДСКОЙ ТРАНСПОРТ»; АЛЕКСЕЙ СЕМЕНОВ О БУДУЩЕМ АВТОБУСОВ И ТРОЛЛЕЙБУСОВ В ГОРОДСКИХ АГЛОМЕРАЦИЯХ .....	3
КОММЕРСАНТЬ; ВЯЧЕСЛАВ АЙВАЗЯН; 2020.11.17; КОРОНАВИРУС ОБЪЕХАЛ ДОРОЖНУЮ СТРОЙКУ; КАК ОТРАЗИЛАСЬ ПАНДЕМИЯ НА ДОРОЖНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ .....	5
КОММЕРСАНТЬ ПРИЛОЖЕНИЕ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.11.17; СЛОЖНЫЙ ПУТЬ К РОВНЫМ ДОРОГАМ; КАК ДОРОЖНАЯ ОТРАСЛЬ ПЕРЕЖИЛА 2020 ГОД .....	7
КОММЕРСАНТЬ ПРИЛОЖЕНИЕ; ПЕТР КОЛЬЦОВ; 2020.11.17; ДОРОГИ НАСЫЩАЮТ ИНТЕЛЛЕКТОМ И ЦИФРОЙ; ДЛЯ ЧЕГО НУЖНА ЦИФРОВИЗАЦИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ .....	12
КОММЕРСАНТЬ ПРИЛОЖЕНИЕ; 2020.11.17; ЛЕКАРСТВО ОТ АВАРИЙ; ЧТО НУЖНО СДЕЛАТЬ, ЧТОБЫ СНИЗИТЬ ЧИСЛО ДТП НА ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЕТИ .15	
КОММЕРСАНТЬ; 2020.11.17; ПОКА СУД ДА СБОРКА; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА ОБ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИИ В СУДОСТРОЕНИИ .....	19
ИЗВЕСТИЯ; ЛЮБОВЬ ЛЕЖНЕВА, ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ; 2020.11.16; ПОНЯТЬ И ОТПУСТИТЬ: РЯД АГЕНТСТВ МОГУТ УПРАЗДНИТЬ В ХОДЕ РЕФОРМЫ ГОСАППАРАТА; ОПТИМИЗАЦИЯ НЕ ДОЛЖНА ЗАВЕРШИТЬСЯ СОКРАЩЕНИЕМ «МЕРТВЫХ ДУШ», СЧИТАЮТ В ПАРЛАМЕНТЕ .....	19
ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ; 2020.11.16; ТОНКАЯ РЕОРГАНИЗАЦИЯ: КАБМИН ПОРУЧИЛ ИЗБАВИТЬСЯ ОТ ФГУПОВ ДО КОНЦА 2021-ГО; А КОММЕРЧЕСКИЕ КОМПАНИИ, КОТОРЫМИ РФ ВЛАДЕЕТ НАПРЯМУЮ, ДОЛЖНЫ БЫТЬ ПЕРЕДАНЫ ГОСКОРПОРАЦИЯМ И РЕГИОНАМ .....	21
ИЗВЕСТИЯ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.11.16; НЕЛЕТНАЯ ПОЛОСА: СОТРУДНИКИ «ДОЧКИ» ШЕРЕМЕТЬЕВО ПОЖАЛОВАЛИСЬ НА ЗАЧИСТКУ КАДРОВ; В САМОЙ КОМПАНИИ ПОДТВЕРДИЛИ, ЧТО ШТАТ УМЕНЬШИЛСЯ НА 1,5 ТЫС. ЧЕЛОВЕК, НО УТВЕРЖДАЮТ, ЧТО ЭТО НЕ СОКРАЩЕНИЯ.....	24
ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2020.11.16; ПОСТАВИЛИ РАМКИ: ПЛАТНЫЕ ДОРОГИ БУДУТ РАБОТАТЬ ПО ОДНОЙ СИСТЕМЕ; В РОССИИ ЗАРАБОТАЛА ЕДИНАЯ СИСТЕМА ВЗИМАНИЯ ПЛАТЫ НА ДОРОГАХ И ПЕРВАЯ ПЛАТНАЯ МАГИСТРАЛЬ БЕЗ ШЛАГБАУМОВ .....	26
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2020.11.16; КАК ПАССАЖИРОВ ЭЛЕКТРИЧЕК ЗАЩИЩАЮТ ОТ КОРОНАВИРУСА .....	29
ИНТЕРФАКС; 2020.11.16; АЛТАЙСКИЙ КРАЙ ЗА ГОД-ДВА НАМЕРЕН ЗАВЕРШИТЬ ИЗЪЯТИЕ ЗЕМЕЛЬ ПОД СТРОИТЕЛЬСТВО ОБХОДА БАРНАУЛА ЗА 49 МЛРД РУБ.....	31
ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2020.11.16; МИНТРАНС СОВЕРШЕНСТВУЕТ ПРАВОВУЮ БАЗУ ПО ОТЪ.....	32
ПРАЙМ; 2020.11.16; ТУРИСТИЧЕСКИЙ НАЦПРОЕКТ ОБЕСПЕЧИТ ПРОДУКТИВНОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ СО СМЕЖНЫМИ ОТРАСЛЯМИ – ОСИГ .....	33

---

КОММЕРСАНТЪ (УФА); ЕЛЕНА ЧИРКОВА; 2020.11.17; МЭРИЯ РАЗВОДИТ МОСТЫ; ВЛАСТИ УФЫ ПЫТАЮТСЯ РАСТОРГНУТЬ ДОГОВОР С ПОДРЯДЧИКОМ СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА ЗА 8,7 МЛРД РУБЛЕЙ.....	33
КОММЕРСАНТЪ (Н.НОВГОРОД); АНДРЕЙ РЕПИН; 2020.11.17; В КОНЦЕ ТОННЕЛЯ СВЕТ НЕ ЗАБРЕЗЖИЛ; НИЖЕГОРОДСКОЕ МЕТРО ИЩЕТ ДЕНЬГИ НА ПРОВЕДЕНИЕ ТЕХНИЧЕСКОГО АУДИТА .....	35
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.11.17; ТРАСС-ТЕСТ; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ПРЕДЛОЖИЛА УТОЧНИТЬ УСЛОВИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ПЛАТНЫХ ДОРОГ .....	36
ТАСС; 2020.11.17; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ПРЕДЛОЖИЛА ПОВЫСИТЬ ТРЕБОВАНИЯ К ПЛАТНЫМ ДОРОГАМ.....	37
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.11.16; РАБОТОСПОСОБНОСТЬ ВОДИТЕЛЕЙ АВТОБУСОВ БУДЕТ ОТСЛЕЖИВАТЬ СИСТЕМА КОНТРОЛЯ .....	38
ИЗВЕСТИЯ; 2020.11.16; МИНТРАНС ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ВВЕДЕНИЕ «ПРОТИВОСОННЫХ» ВОДИТЕЛЬСКИХ СИСТЕМ.....	39
ИЗВЕСТИЯ; 2020.11.16; ЭКСПЕРТ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ПЛАНЫ НАДЕТЬ БЕССОННЫЕ БРАСЛЕТЫ НА ВОДИТЕЛЕЙ .....	39
ГОВОРИТ МОСКВА; 2020.11.16; МОСКОВСКИЕ ТАКСИСТЫ НЕ ПОДДЕРЖАЛИ ИДЕЮ ПРОТИВОСОННЫХ БРАСЛЕТОВ .....	40
ТАСС; 2020.11.16; ПОЕЗД ПОБЕДЫ ВПЕРВЫЕ ПРОЕХАЛ ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ .....	40
ПРАЙМ; 2020.11.16; РЖД ПОЛУЧИТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА ИЗ БЮДЖЕТА РОССИИ В 2021 .....	41
ГЕНПРОКУРАТУРА; 2020.11.17; ГЕНПРОКУРАТУРА РОССИИ КОНТРОЛИРУЕТ СИТУАЦИЮ, СВЯЗАННУЮ С УСТРАНЕНИЕМ НАРУШЕНИЙ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СТИВИДОРНЫХ КОМПАНИЙ .....	42
ЭКОЛОГИЯ РОССИИ; 2020.11.17; КОНЕЦ ЭПОХИ «ЧЕРНОГО СНЕГА»: НОВЫЕ ПРАВИЛА ДЛЯ СТИВИДОРОВ УЖЕСТОЧАЮТ БОРЬБУ С УГОЛЬНОЙ ПЫЛЬЮ .....	43
ПРАЙМ; 2020.11.16; «МЕЧЕЛ» ВЛОЖИТ ЗА ПОЛТОРА ГОДА 1 МЛРД РУБ В ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ПРОЕКТЫ ПОРТА ПОСЬЕТ .....	45
ПРАЙМ; 2020.11.16; «АЭРОФЛОТ» ПОЛУЧИЛ 1300 ИСКОВ ПО ОТМЕНЕ РЕЙСОВ ИЗ-ЗА COVID.....	45
ТАСС; 2020.11.16; УЧЕНЫЕ МЧС ПРЕДУПРЕДИЛИ О ПОВЫШЕНИИ РИСКА СТОЛКНОВЕНИЯ МИГРИРУЮЩИХ ПТИЦ С САМОЛЕТАМИ.....	46
ИНТЕРФАКС; 2020.11.16; СЧЕТА АЭРОПОРТА «ЖУКОВСКИЙ» ЗАМОРОЖЕНЫ .....	46
ПРАЙМ; 2020.11.16; СТАРШЕМУ ПОМОЩНИКУ КАПИТАНА ТАНКЕРА «ГЕНЕРАЛ АЗИ АСЛАНОВ» ПРЕДЪЯВЛЕНО ОБВИНЕНИЕ .....	47
РОССИЯ 1 # ВЕСТИ, 17.11.2020 05:00; КРУШЕНИЕ ГРУЗОВОГО ПОЕЗДА ПОД ВЛАДИМИРОМ .....	47
ТАСС; 2020.11.16; СЛЕДОВАТЕЛИ ВОЗБУДИЛИ ДЕЛО ПОСЛЕ СХОДА С РЕЛЬСОВ 35 ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ ПОД КОВРОВИКОМ.....	48
ТАСС; 2020.11.16; СУД В КОМИ ОШТРАФОВАЛ ЭКС-НАЧАЛЬНИКА ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ РЖД НА 4,73 МЛН РУБЛЕЙ ЗА ВЗЯТКУ .....	48
ИНТЕРФАКС; 2020.11.16; СЛЕДОВАТЕЛИ ИЗЪЯЛИ ДЕТАЛИ ДВИГАТЕЛЯ И ОБРАЗЦЫ ТОПЛИВА АН-124, АВАРИЙНО ПРИЗЕМЛИВШЕГОСЯ В НОВОСИБИРСКЕ .....	49

## ПУБЛИКАЦИИ

### **ПРАЙМ; 2020.11.16; МИШУСТИН ЗАМЕНИЛ УШЕДШИХ МИНИСТРОВ В ПРАВКОМИССИИ ПО ИНОИНВЕСТИЦИЯМ**

Премьер-министр России Михаил Мишустин заменил ушедших в отставку министров в составе правительственной комиссии по контролю за осуществлением иностранных инвестиций в РФ, соответствующее распоряжение опубликовано на официальном портале правовой информации.

Так, в состав комиссии были включены **министр транспорта Виталий Савельев**, министр строительства и ЖКХ Ирек Файзуллин, министр по развитию Дальнего Востока и Арктики Алексей Чекунков, глава Федеральной антимонопольной службы (ФАС) Максим Шаскольский и министр энергетики Николай Шульгинов.

Мишустин назвал ситуацию в российской экономике «непростой»

Исключены из состава комиссии бывший глава ФАС Игорь Артемьев, экс-**министр транспорта Евгений Дитрих**, бывший министр природных ресурсов и экологии Дмитрий Кобылкин и бывший министр строительства и ЖКХ Владимир Якушев.

Ранее президент России Владимир Путин освободил главу Минстроя Якушева, возглавлявшего ведомство чуть более двух лет, с поста министра и назначил его полпредом в Уральском федеральном округе. Тогда же президент освободил Кобылкина от должности главы Минприроды.

Председатель «Единой России» Дмитрий Медведев впоследствии предложил кандидатуру экс-министра на должность и.о. заместителя секретаря генсовета ЕР. В отставку также был отправлен и **Дитрих**, занимавший с мая 2018 года пост **министра транспорта России**. Кроме того, ранее Мишустин освободил Артемьева от должности главы ФАС, которую тот бессменно занимал более 16 лет, он был назначен помощником главы правительства РФ.

[https://lprime.ru/state\\_regulation/20201116/832346289.html](https://lprime.ru/state_regulation/20201116/832346289.html)

### **КОММЕРСАНТЪ ПРИЛОЖЕНИЕ; 2020.11.17; «ЭТО СОВРЕМЕННЫЙ ГОРОДСКОЙ ТРАНСПОРТ»; АЛЕКСЕЙ СЕМЕНОВ О БУДУЩЕМ АВТОБУСОВ И ТРОЛЛЕЙБУСОВ В ГОРОДСКИХ АГЛОМЕРАЦИЯХ**

Одно из направлений **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги» (БКАД)** – модернизация наземного городского транспорта в крупных городах. Каким будет результат модернизации пассажирского транспорта, в интервью “Ъ” рассказал **заместитель министра транспорта РФ Алексей Семенов**.

– Какие именно проблемы в области модернизации наземного транспорта помогает решить программа обновления?

– Качество и надежность пассажирских перевозок напрямую зависят от состояния транспортных средств, поэтому в 2020 году в рамках **нацпроекта БКАД Минтранс России** начал помогать регионам в обновлении пассажирского транспорта. Федеральная поддержка осуществляется при участии ПАО ГТЛК с применением механизма лизинга – путем предоставления перевозчикам права приобретения транспортных средств со скидкой 60%.

Безусловное преимущество новой техники состоит в том, что это современный городской транспорт, отвечающий всем требованиям по комфорту, безопасности и экологичности. Новые автобусы и троллейбусы – большой вместимости, низкопольные, в них могут комфортно расположиться мамы с колясками, а также маломобильные граждане. Здесь

также установлены системы бесконтактной оплаты проезда – это удобно для тех, кто пользуется банковскими картами. В новых автобусах есть USB-разъемы для подзарядки мобильных телефонов. Машины работают на сжатом природном газе, от них нет таких вредных выбросов, в отличие от тех, что работают на дизеле или на бензине.

Особое внимание мы уделяем вопросам обеспечения безопасности. Поставляемые автобусы и троллейбусы на заводе в обязательном порядке оборудуются системой поддержания бодрствования и работоспособности водителя, которая заранее выявляет не только признаки сонливости и потери концентрации, но и незамедлительно предупреждает об этом. Здесь нам очень помогает положительный опыт российской компании «Нейроком», производящей систему, уже давно используемую на железнодорожном транспорте.

Также транспортные средства оснащены новейшими смарт-тахографами, которые отслеживают и передают в режиме реального времени сведения о маршруте, параметрах движения, скорости, режиме труда и отдыха водителя, что позволит контрольно-надзорным органам удаленно осуществлять свои функции. Все эти меры многократно повысят безопасность дорожного движения.

– Как устроен механизм отбора участников программы федеральной поддержки?

– Заявки регионов оцениваются более чем по 20 показателям, в том числе по состоянию транспортной инфраструктуры агломерации в целом, возможности использования безналичной оплаты проезда, ценовой доступности и наличию газозаправочной инфраструктуры. Еще одно важное требование: должны приобретаться транспортные средства большого или особо большого класса со 100% низкопольной частью салона и эксплуатироваться на магистральных маршрутах регулярных перевозок по регулируемым тарифам.

– Можете привести примеры городов, получивших новую технику?

– В 2020 году Пермь стала первым городом, куда поступили новые низкопольные автобусы «ЛиАЗ». Все поступившие в пермские автопарки автобусы оснащены цифровой системой контроля и поддержания состояния работоспособности. Жителям Перми новые автобусы уже понравились: они вместительные, чистые, оплатить проезд можно картой.

Другой пример – город Иваново, где городской автопарк пополнился новыми низкопольными троллейбусами «Адмирал», рассчитанными на 96 пассажиров. «Адмирал» – это одна из самых современных моделей на рынке. В этой машине за состоянием водителя следит специальная система контроля и поддержания бодрствования, а электропневматические двери не допускают ситуаций, при которых люди оказываются зажатými в дверных проемах. Для обеспечения безопасности пассажиров используется система «антиход»: троллейбус не сможет начать движение в случае, если двери не закрыты или закрыты не полностью.

В Белгород поставлено 58 низкопольных автобусов марки «ЛиАЗ», работающих на сжатом природном газе: машины оборудованы новой системой «Антисон» (исключает отвлечение и засыпание водителей во время вождения) и смарт-тахографами для контроля режима труда и отдыха. В начале ноября в городской парк Нижнего Новгорода поступил 51 новый автобус «ЛиАЗ» большой вместимости, оборудованный отечественной системой «Вигитон» (контролирует физиологическое состояние водителя).

– Сколько продлится программа поддержки развития и модернизации наземного транспорта? Сколько всего регионов и городов она охватит?

– В 2020 году благодаря реализации национального проекта **БКАД** новый пассажирский транспорт – а это более 500 единиц подвижного состава – будет направлен в 12 городских агломераций. К настоящему моменту все регионы уже получили новую технику. Помимо тех субъектов, о которых было сказано выше, современные автобусы и троллейбусы поступили в Екатеринбург, Воронеж, Череповец, Казань, Кемерово, Липецк, Тольятти, Омск. В текущем году мы перераспределили средства федерального бюджета в целях

опережающих поставок пассажирской техники. До конца года городские агломерации получат дополнительно 100 новых автобусов.

По поручению правительства РФ **Минтранс** совместно с производителями техники проработал возможность закупки и опережающей поставки в четвертом квартале 2020 года автобусов, троллейбусов и трамваев. Производители техники уже подтвердили такую возможность.

– **Минтранс** недавно представил переформатированный **нацпроект БКАД**. Какие планы по модернизации наземного транспорта заложены в нем?

– В переформатированном **нацпроекте БКАД** программа по модернизации пассажирского транспорта выделена в отдельный федеральный проект с финансированием как из федерального бюджета и консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации, так и внебюджетных источников. Целью федпроекта является повышение качества транспортного обслуживания в городских агломерациях. В рамках федпроекта **Минтранс** планирует решить задачи обновления подвижного состава пассажирского транспорта, приведения в нормативное состояние и развития инфраструктуры городского наземного электрического транспорта, оптимизации системы транспортного обслуживания в городских агломерациях. Рассчитываем, что реализация планируемого комплекса мер приведет к повышению удовлетворенности населения качеством транспортного обслуживания.

<https://www.kommersant.ru/doc/4574218>

### **КОММЕРСАНТЪ; ВЯЧЕСЛАВ АЙВАЗЯН; 2020.11.17; КОРОНАВИРУС ОБЪЕХАЛ ДОРОЖНУЮ СТРОЙКУ; КАК ОТРАЗИЛАСЬ ПАНДЕМИЯ НА ДОРОЖНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ**

2020 год запомнится миру пандемией коронавируса, под влиянием которой оказались все сферы экономики. Дорожное строительство не стало исключением. Но благодаря поддержке государства реализация дорожных **нацпроектов** не была остановлена, хотя в ряде регионов сложности возникали.

Пандемия не повод для остановки

Пандемия COVID-19, начавшаяся в начале года и продолжающаяся до сих пор, вынудила государство принимать особые меры, чтобы исключить распространение инфекции. 25 марта 2020 года президент Владимир Путин подписал указ о нерабочих днях с 30 марта по 30 апреля, который впоследствии продлевался. При этом внеочередные каникулы не распространялись на «непрерывно действующие организации», куда вошли различные структуры, связанные с дорожным строительством: органы управления дорогами, работающие по контрактам подрядчики и иные организации, связанные с проектированием и ремонтом дорог.

Решение объясняется вполне понятными причинами. В период пандемии увеличивается спрос на продукцию, которая перевозится по дорогам, – это лекарства, товары первой необходимости и продукты. Увеличивается частота работы служб скорой помощи, сервисов по доставке еды и помощи населению. По этой логике поддержание дорог в рабочем состоянии и обеспечение бесперебойного движения является критичной задачей в условиях пандемии.

Дорожники ни на минуту не останавливали свою работу, **нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД)** выполнялся высокими темпами. В самый разгар распространения COVID-19, в апреле, когда большинство процессов в стране замерло, ремонтные работы стартовали на дорогах Владимирской, Новосибирской области, Карелии. Капремонт одного из первых объектов 2020 года – Киевской улицы в Калининграде – был также закончен в апреле. Важно было заранее отремонтировать дороги, по которым поедут туристы летом, потому что во время режима ограничений у населения сформируется отложенный спрос на поездки (тем более во время летнего



сезона). «Несмотря на сложившуюся санитарно-эпидемиологическую обстановку, дорожникам удалось не только удержаться на уровне 2019 года, но и увеличить объемы укладки верхних слоев асфальтобетона», – рассказали “Ъ” в **Минтрансе**. В конце октября верхний слой покрытия автодорог был уложен на 88,4% (121,67 млн кв. м), что на 7,35 млн кв. м. больше, чем в прошлом году. «Отрасль, если сравнивать ее с другими, не только не снизила объемов и темпов работ, но и получила дополнительную финансовую поддержку из федерального бюджета в течение июня–сентября в общем объеме 100 млрд руб., – говорит гендиректор ассоциации РАДОР Игорь Старыгин. – Сегодня мы видим хорошие результаты по выполнению планов».

Аналогичный подход был применен и в отношении строек: ни на одном из объектов, включенных в **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**, работы не останавливались. В Иркутской области строился новый участок дороги Р-255 в обход Усолья-Сибирского. В Краснодарском крае не прекращались работы над обходом Анапы, в Кемеровской области – обходом Мариинска. «В настоящее время работы на объектах ведутся в непрерывном режиме, что свидетельствует о полноценной экономической активности подрядных организаций, а также об отсутствии приостановок поставок дорожно-строительных материалов», говорят в **Росавтодоре**.

Работай, но осторожно

Тем не менее на основе методических рекомендаций Минтруда и Роспотребнадзора Федеральным дорожным агентством (ФДА) был принят ряд важных решений. В конце марта **Минтранс России** направил информационное письмо в адрес **Росавтодора**, подведомственных ему федеральных казенных учреждений, госкомпаний «Автодор», территориальных органов управления автодорогами и подрядных организаций о введении особого режима работы на время пандемии.

Более половины всех гражданских служащих **Росавтодора** были переведены на дистанционный режим работы. Это коснулось прежде всего работающих беременных и многодетных женщин, пенсионеров. Были отменены почти все командировки по России и абсолютно все поездки за рубеж, а рабочие совещания переведены в режим видеоконференцсвязи. Личный прием граждан был временно прекращен. В полностью электронный вид были переведены госуслуги по линии ФДА, включая получение технических условий на присоединение к федеральным автодорогам примыканий от объектов дорожного сервиса и выдачу разрешений на передвижение сверхнормативного большегрузного транспорта.

Организации и компании, которые занимались строительством или ремонтом дорог, были переведены на особый режим работы: была увеличена длительность вахты сотрудников, задействованных на производстве, были минимизированы контакты между сменами работников и т. д. Был также определен список работ, выполнение которых необходимо минимизировать либо отложить до стабилизации ситуации.

Введенные в разгар пандемии меры сохраняются и сейчас, когда ежедневно по всей стране выявляется более 15 тыс. заразившихся COVID. В течение дня рабочие используют индивидуальные средства личной гигиены и защиты (маски, перчатки). Перед выходом на работу сотрудники проходят профилактический осмотр, измеряется температура. При малейшем подозрении на ОРВИ работник направляется на больничный. Также проводятся регулярные тесты на COVID-19. На всех объектах имеются и обязательно применяются средства дезинфекции как для личной гигиены, так и для обработки помещений, дорожных инструментов и техники. Оказавшимся в непростой экономической ситуации регионам оказывается консультационная и методическая помощь.

Компании, задействованные в строительстве и ремонтных работах, рассказали “Ъ”, как переживали пандемию. В АО «Высококачественные автомобильные дороги» (ВАД, занимается строительством трассы «Таврида» в Крыму) сообщили, что строительство на

период режима повышенной готовности не прерывалось. Поставки инертных материалов не приостанавливались благодаря хорошо налаженной логистике. «На складах временного хранения были сделаны необходимые запасы, что позволило избежать задержек в строительстве», пояснили в компании. Для исключения заражения на стройках в ВАД разработали **комплексный план**, затрагивающий все сферы деятельности дорожников (включая командировки, отпуска, организацию совещаний, проведение обучения) – его впоследствии и придерживались. В помещениях проводится уборка с использованием дезинфицирующих средств, в коридорах установлены санитайзеры. Сотрудники, покидающие Крым, по возвращении сдают тест на COVID-19. «Эти меры были достаточно эффективными: никто из сотрудников компании работающих на строительстве «Тавриды», не болел коронавирусом», – рассказали в ВАД.

В более сложной ситуации оказались подмосковные дорожники, ведь на территории столичного региона больше всего больных и действуют самые серьезные ограничения. Из-за закрытия границ у коммерческих организаций, занимающихся строительством и ремонтом, возникли сложности в поставке запасных частей на иностранную технику, рассказали “Ъ” в подмосковном **минтрансе**. При этом перебоев в поставке инертных материалов, используемых для ремонта и строительства автодорог, не было, поскольку все они российского производства. Из-за ограничений и эпидемиологической обстановки программа ремонта областных автодорог в рамках **нацпроекта БКАД** началась в середине мая, а не в апреле, как в предыдущие годы. «Задержка не помешала к октябрю закончить основную программу ремонта по замене покрытия с опережением графика», – рассказали в областном **минтрансе**. – Сегодня на территории области в рамках **БКАД** отремонтировано свыше 420 дорог регионального и межмуниципального значения протяженностью свыше 1,4 тыс. км». В апреле и мае работы приостанавливались во избежание ухудшения эпидемиологической ситуации, но впоследствии график ввода объектов в эксплуатацию также удалось наверстать. К концу года в Подмосковье будут построены десять автодорог, три путепровода, включая путепровод через Ленинградское шоссе в Химках, который строится по поручению президента.

<https://www.kommersant.ru/doc/4574214>

### **КОММЕРСАНТЪ ПРИЛОЖЕНИЕ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.11.17; СЛОЖНЫЙ ПУТЬ К РОВНЫМ ДОРОГАМ; КАК ДОРОЖНАЯ ОТРАСЛЬ ПЕРЕЖИЛА 2020 ГОД**

Пандемия COVID-19, снижение экономической активности и изменение курсов валют должны были парализовать дорожные работы в 2020 году. Но благодаря усилиям всех ветвей власти ранее набранные темпы строительства и ремонта сохранились. В некоторых регионах планы удалось выполнить раньше срока и даже в больших объемах. В 2021 году дорожники будут работать по новым национальным проектам, переформатированным по поручению президента под новые амбициозные задачи.

Хороший год для дорожника

Несмотря на то, что дорожно-строительные работы еще продолжаются, можно с уверенностью сказать, что второй год реализации **нацпроектов «Безопасные и качественные автодороги» (БКАД)** и **«Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры» (КМПИ)** прошел удачно. В 2019 году отрабатывались менеджерские решения и методы управления масштабными **нацпроектами** – ничего подобного в России в области дорожного ремонта раньше не реализовывалось. Первые полгода, как рассказывал “Ъ”, регионы откровенно буксовали, медленно проводили конкурсы и заключали контракты, из-за чего возникал риск срыва сроков выполнения поставленных задач. Ситуация становилась предметом обсуждения и дискуссий (а порой и жесткой критики) на площадке правительства.

2020 год прошел гораздо спокойнее благодаря накопленному опыту. Хотя, казалось бы, на фоне коронавирусной пандемии, последующего за ней экономического спада и изменения курсов рубля ремонт и строительство должны были остановиться. Но этого не произошло, работы продолжились (как дорожные службы работали в условиях пандемии COVID-19 – читайте на стр. 3). В некоторых регионах дорожные работы начались уже в марте – этому помогла, с одной стороны, аномально теплая погода, с другой стороны – заранее спланированные и проведенные торги по определению подрядных организаций. В апреле было заключено 80% контрактов (в 2019 году 78% заключенных контрактов было только в начале июня). Благодаря слаженной работе некоторые регионы закончили плановые дорожные работы еще летом – например, Белгородская область закончила все дорожные работы по **БКАД** в июне.

**Безопасные и качественные автомобильные дороги (БКАД)** – один из 13 национальных проектов, реализуемых в России с 2018 года. Его главные целевые показатели к 2024 году: доведение до 50,9% доли региональных дорог, находящихся в нормативном состоянии, и до 85% дорог городских агломераций, находящихся в нормативном состоянии, а также снижение смертности в дорожно-транспортных происшествиях в 3,5 раза. Общий объем финансирования **нацпроекта** – более 4,7 трлн руб., из них 4,1 трлн руб. идут из региональных бюджетов, 440,9 млрд руб. – из федерального. **Нацпроект БКАД** состоит из федеральных проектов «Дорожная сеть», «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства», «Безопасность дорожного движения», «Автомобильные дороги Минобороны России». Предвестником **БКАД** был приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги», который выполнялся в 2017–2018 годах: в него попали 36 агломераций с населением более 500 тыс. человек, выделено было 130 млрд руб. из федерального бюджета. По итогам его реализации доля дорог, соответствующих нормативным требованиям, в агломерациях-участницах была доведена до 62,6% к концу 2018 года.

Сегодня задачи, поставленные **нацпроектом БКАД** на 2020 год (в части выполнения мероприятий федпроекта «Дорожная сеть»), достигнуты более чем на 93%, в 63 субъектах выполнено 90–100% строительно-монтажных работ, рассказали “Ъ” в **Минтрансе России**. Доля кассового исполнения консолидированных бюджетов, по данным **Минтранса России**, в субъектах превышает 76% – свыше 237 млрд руб. «Ожидается полное исполнение федерального бюджета в текущем году. Благодаря раннему заключению субъектами контрактов динамика по сравнению с прошлым годом положительная, – говорят в министерстве. – Это позволило заблаговременно проработать вопрос ресурсного обеспечения дорожного хозяйства, в том числе необходимое число техники, строительных материалов, трудовых и иных ресурсов».

Практика 2020 года показала, что ряд регионов способен выполнять годовой план по ремонту дорожной сети существенно раньше плановых сроков. Чтобы не терять времени, правительством принято решение о выделении в 2020 году дополнительных 100 млрд руб. субъектам федерации, которые перевыполняют план. Более половины этой суммы направлено на реализацию мероприятий **нацпроекта БКАД**. Речь идет о деньгах, которые должны были потратить в последующие годы, но есть возможность использовать их по назначению уже в текущем году. Благодаря дополнительному финансированию в 52 регионах в нормативное состояние опережающими темпами удалось привести более 1 тыс. км дорог и быстрее плана построить ряд объектов (мост через реку Шексну в г. Череповце, Северный обход г. Калуги, автомобильную дорогу Нарьян-Мар–Усинск и др.). Выделенные Минфином 100 млрд руб. поступали в регионы шестью траншами, оформленными распоряжениями правительства. Аналогичная практика, вероятно, сохранится и в 2021 году. «Мы ставим задачу выполнить план **нацпроекта** за четыре года вместо оставшихся пяти, поэтому готовы дополнительно финансировать дорожное



строительство в тех регионах, которые возьмут на себя повышенные обязательства», – пояснял вице-премьер правительства Марат Хуснуллин.

На фоне ремонта существующей сети строились или реконструировались небольшие, но важные локальные объекты (в структуре **БКАД** они проходят как «капиталоемкие мероприятия»). В сентябре в г. Пензе после реконструкции запустили движение по улице 40-летия Октября, участку улицы Алая, а также по новому мостовому переходу через железную дорогу Москва–Самара. В октябре в г. Курске были открыты новый проспект Дружбы и улица Просторная, в Якутии – новая автодорога «Кобяй». В г. Брянске строится трасса, которая должна соединить три городских района, в г. Белгороде – две новые развязки, в Тульской области – обход г. Тулы. В 2020 году реализуется более 100 капиталоемких мероприятий.

В 2020 году также реализовывался проект «Улицы Победы», включенный в **БКАД** в прошлом году по инициативе регионов и приуроченный к 75-летию Победы в Великой Отечественной войне. Суть его в том, что каждый регион должен включить в программу работ улицы, проспекты и площади, названные в честь Дня Победы и героев Великой Отечественной войны. В г. Элисте в текущем году отремонтировали улицы Победы, Партизанская, Гермашева и Хонинова, в г. Новороссийске – улицы Жуковского, Ботылева, Леднева и Мира. Всего в рамках этой программы в 2020 году отремонтировано 400 объектов. «Важной задачей является не только приведение в нормативное состояние городских улиц, проспектов и площадей, но и привлечение внимания россиян к истории нашей страны, подвигу советского народа и роли каждого региона в Великой Отечественной войне», – поясняют в **Минтрансе России**.

В нынешнем году в рамках **БКАД** началось также масштабное обновление парка наземного транспорта. Регионы получают федеральную поддержку путем предоставления перевозчикам права приобретения новой техники со скидкой 60% через схему лизинга. Основное условие предоставления помощи – приобретение автобусов (или троллейбусов) большого или малого класса с низкопольной частью салона и эксплуатация их на магистральных маршрутах по регулируемым тарифам. В 2020 году заявки на софинансирование в **Росавтодор** подали из 60 городов, входящих в 53 субъекта РФ, на общую сумму 54 млрд руб. По итогам их рассмотрения в Белгородскую, Воронежскую, Екатеринбургскую, Ивановскую, Казанскую, Кемеровскую, Липецкую, Нижегородскую, Омскую, Пермскую, Самарско-Тольяттинскую и Череповецкую агломерации поставят более 600 газомоторных автобусов и троллейбусов (подробнее о программе модернизации наземного транспорта).

Пути объезда

В рамках **нацпроекта** КМПИ в 2020 году строились новые дороги и инфраструктурные объекты, имеющие стратегическое значение для одного или нескольких регионов. В сентябре, к примеру, завершилась работа над обходом Вологды в составе трассы М-8 – дорога строилась более 20 лет и проектировалась задолго до появления **нацпроектов**.

Сейчас идет активная работа над проектами строительства других обходов. В Иркутской области, к примеру, строится новый 42-километровый четырехполосный участок трассы Р-255 «Сибирь» в обход города Усолье-Сибирское. Новый участок важен не только для локальных нужд, но и для международного движения: Р-255 входит в состав азиатского маршрута АН6 Международной азиатской сети. Стоимость объекта – более 17 млрд руб. В Краснодарском крае **Росавтодор** строит обход Анапы – эта дорога станет частью будущего скоростного коридора из Сочи к Севастополю и улучшит связь между Крымом и материковой частью РФ, позволив избавиться от пробок и транзитного транспорта крупный курортный город. Автотрасса стоимостью более 9,4 млрд руб. должна быть закончена к концу 2021 года, ее пропускная способность составит 35 тыс. автомобилей в сутки. В Красноярском крае возводят 18-километровый участок федеральной трассы Р-255 «Сибирь» – обход Канска, благодаря которому транзитный транспорт будет отведен

от города. В Волгоградской области идет работа над обходом Волгограда в составе трассы Р-22 «Каспий». Магистраль входит в международный транспортный коридор «Север–Юг», а также обеспечивает доступ к портам Каспийского бассейна: трасса нужна для исключения задержки при движении транзитного транспорта и улучшения безопасности движения в самом Волгограде. В Чеченской Республике строится обход Гудермеса в составе трассы Р-217 «Кавказ». Цель этого проекта – также отвести от крупного населенного пункта поток транзитного транспорта, улучшив движение в городе и безопасность в жилой зоне.

Часть дорог еще проектируется. По обходам Костромы и Кемерово в 2020 году будет завершено обоснование инвестиций, в 2021 году будет готова документация для обхода Рязани, Хасавюрта, Владикавказа. Также продолжается работа над проектами обхода Набережных Челнов, Медыни, Иваново.

**Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КМПИ)** – еще один национальный проект, реализуемый в России с 2018 года. Документ поделен на два раздела, посвященных модернизации энергетической и транспортной инфраструктуры. Последний включает в себя ряд федеральных проектов: «Европа–Западный Китай» (в него включено строительство новой дороги М-12 Москва–Казань и обхода Тольятти), «Коммуникации между центрами экономического роста» и «Морские порты России», в реализации которых участвует **Росавтодор**. Планируется ввести в эксплуатацию 1,92 тыс. км автодорог федерального значения, 166,6 км дорог регионального, муниципального и местного значения, построить 13 обходов городов в составе дорог федерального назначения и 2 обхода в составе региональных дорог, построить 36 автодорожных мостов на дорогах федерального значения и 2 моста на дорогах регионального значения. Планируется также ликвидировать одноуровневые пересечения с железными дорогами на 69 участках дорог, из которых 20 на автодорогах федерального значения и 49 на региональных трассах. В рамках федерального проекта «Морские порты России» к 2024 году запланировано построить 324,53 км автодорог федерального значения.

В рамках программы по ликвидации одноуровневых пересечений автодорог и железных дорог в 2019 году было построено пять путепроводов в составе трасс А-107 «Московское малое кольцо» и А-108 «Московское большое кольцо», А-121 «Сортавала», А-370 «Уссури». Сейчас в Иркутской области на трассе Р-255 «Сибирь» идет подготовка к возведению путепровода над Транссибом около села Тулюшка. После ввода объекта в строй в 2022 году скорость движения здесь увеличится с 60 до 90 км/ч, а время в пути из Иркутска до Красноярска сократится почти на час. Еще два путепровода к 2024 году построят над Восточно-Сибирской железной дорогой на обходе Усолья-Сибирского в составе трассы Р-255 «Сибирь». В Кемеровской области новый путепровод появится в составе трассы «Сибирь» в районе села Суслово, в Мурманской области – над Октябрьской железной дорогой в рамках реконструкции Р-21 «Кола». В Саратовской области в составе трассы Р-228 возводится путепровод над Куйбышевской железной дорогой и обходом станции «Сенная» Приволжской железной дороги: он позволит водителям экономить до 60 минут на пути из Сызрани в Саратов. В Краснодарском крае появится путепровод на трассе А-290 над линией Северо-Кавказской железной дороги. Для пяти путепроводов – в Ярославской, Новгородской, Нижегородской, Тамбовской областях и Татарстане – разрабатывается проектная документация, еще два проекта – в Ленинградской и Самарской областях – проходят экспертизу.

### Будущее **нацпроектов**

Предстоящий 2021 год будет сложным и одновременно интересным для участников реализации дорожных проектов. По поручению президента Владимира Путина **нацпроекты БКАД** и КМПИ продлеваются до 2030 года, вместе с ними меняются показатели и задачи. В начале октября на коллегии **Минтранса России** были

представлены проекты переформатированных документов. Подготовка их паспортов завершена, документы внесены в систему «Электронный бюджет», для их дальнейшего согласования и утверждения, пояснили “Ъ” в **Министерстве транспорта РФ**.

Дорожные работы (строительство и ремонт) будут сосредоточены внутри **нацпроекта БКАД**, который, как следствие, расширился и теперь будет состоять из шести, а не четырех федеральных проектов. Новый федеральный проект «Развитие федеральной магистральной сети», в рамках которого до 2024 года запланировано построить и реконструировать автомобильные дороги общего пользования федерального значения общей протяженностью 1440,5 км. В него войдут объекты, которые ранее находились в структуре КМПИ, и сформируют основную часть будущей опорной сети автодорог. В отдельный федпроект под названием «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях» выделена программа по обновлению автобусов, троллейбусов и трамваев в небольших городах. До 2024 года 20 агломераций получат около 2 тыс. новых единиц транспорта. В этот же федпроект также войдет обновление пригородного пассажирского транспорта и внедрение цифровых технологий оплаты проезда. «Впервые мы осознанно пришли к тому, что пора приводить всю линейную инфраструктуру в порядок, чтобы наземный городской транспорт был в нормативном состоянии», – говорит **замминистра транспорта России Андрей Костюк**.

В структуре КМПИ остается только один «дорожный» мегапроект – автодороги «Европа–Западный Китай» (ЕЗК), состоящий из нескольких крупных частей: дороги М-11 «Нева» (уже построена, за исключением обхода Твери), Центральной кольцевой автомобильной дороги (почти построена), дороги М-12 Москва–Казань (проектируется), обхода г. Тольятти (строится). Общий объем финансирования ЕЗК – 705 млрд руб., из них 331,7 млрд руб. будут направлены из федерального бюджета. Перенос большей части дорожных проектов, как следствие, уменьшит бюджет КМПИ – он составит 8,2 трлн руб. до 2030 года и увеличит бюджет **БКАД** до 11,7 трлн руб.

Еще одно важное изменение: в рамках **БКАД** впервые будут ремонтироваться не только региональные и межмуниципальные дороги, но и дороги 51 агломерации с населением от 100 тыс. человек и дороги 35 агломераций в ДФО с населением от 20 тыс. человек. Что это означает на практике? Улично-дорожная сеть в небольших муниципалитетах сегодня находится в наихудшем состоянии, на что не раз обращал внимание президент. Ситуация сложилась вследствие многолетнего недофинансирования. Регионы (особенно дотационные) не были способны поддерживать в рабочем виде (нормативном состоянии) эти дороги, не говоря уж о капремонте сети: благодаря федеральному проекту эта проблема постепенно будет решаться. Параллельно к 2030 году будет построено 1,2 тыс. км новых автотрасс регионального, межмуниципального и местного значения – это также заложено в новом **нацпроекте БКАД**.

**Андрей Костюк** обращает внимание на важность финансирования мероприятий по ремонту региональных мостов и путепроводов. В рамках обновленного федпроекта «Региональная и местная дорожная сеть» к концу 2030 года в нормативное состояние приведут аварийные и предаварийные мостовые сооружения протяженностью около 290 тыс. погонных метров, а также завершат строительство или реконструкцию 291 путепровода.

Регионам может не хватить денег

Гендиректор ассоциации территориальных органов управления автомобильными дорогами РАДОР Игорь Старыгин подчеркнул ряд важных изменений в переформатированных **нацпроектах**, в частности отметил новый показатель – «удовлетворенность состоянием дорожной сети», предложенный правительством. «Результаты деятельности должны быть видны не только специалистам и экспертам, но и ощутимы всеми участниками дорожного движения», – поясняет господин Старыгин. Эксперт также подчеркивает полуторакратное увеличение числа городских агломераций

(включая средние и малые), участвующих в **нацпроекте БКАД**. «Все больше граждан увидят возрастающий объем работ в местах их непосредственного проживания, – поясняет Игорь Старыгин. – С учетом того что четверть региональных дорожных фондов направляется на выполнение работ на местной сети дорог, то это значительное расширение фронта работ в муниципалитетах».

Глава «Союза пассажиров», член общественного совета **Минтранса** Кирилл Янков поддерживает планы по обновлению парка наземного транспорта, напоминая, что соответствующие поручения были даны по итогам Госсовета еще в 2017 году. «С городским общественным транспортом в стране достаточно проблемно, – рассказывает он. – Если бюджетно обеспеченные города и регионы его обновляют и иногда выводят на вполне европейский уровень, то в других этого не происходит». Сеть электротранспорта, как правило, осталась в муниципальной собственности, при этом где-то она ликвидирована (Тюмень, Архангельск и другие), где-то деградировала (Липецк), где-то поддерживается в удовлетворительном состоянии (Казань, Ижевск, Магнитогорск др.), говорит господин Янков. Отсутствие программы по развитию водного транспорта эксперт считает недостатком **нацпроекта**. «В некоторых крупных городах выполняет не прогулочную, а чисто транспортную функцию (Самара, Архангельск, Владивосток), – рассказывает Кирилл Янков. – Небольшие транспортные суда вообще не на что менять, новые российская судостроительная промышленность не предлагает, и в госпрограммах по водному транспорту их нет».

Игорь Старыгин говорит о дополнительных рисках для **нацпроекта БКАД**, которые могут возникнуть в ближайшие месяцы. Весенние ограничения, поясняет он, привели к уменьшению объема перевозок пассажиров и грузов и, как следствие, к сокращению потребления топлива, что, соответственно, отразилось на поступлениях в дорожные фонды акцизов от ГСМ (это один из основных источников их формирования). «Особенно это ощущалось в мае–июне этого года, в последующие месяцы пошло восстановление, – говорит он. – Текущий прогноз – это семи-восемипроцентное снижение доходов дорожных фондов». Господин Старыгин напоминает, что **нацпроект БКАД** финансируется из разных источников: из федерального, региональных и местных бюджетов. «Финансовые вливания с федерального уровня, безусловно, помогают: в этом году объем помощи регионам составил около 300 млрд руб., а это почти треть региональных дорожных фондов, – говорит Игорь Старыгин. – Но ситуация с акцизами на ГСМ требует особенного внимания, тем более что к 2024 году предполагалось, что весь их объем будет поступать в бюджеты регионов, а федеральной помощи не будет. Сейчас идет реформирование **нацпроекта** и в проекте нового паспорта предполагается перераспределение средств».

<https://www.kommersant.ru/doc/4574213>

### **КОММЕРСАНТЬ ПРИЛОЖЕНИЕ; ПЕТР КОЛЬЦОВ; 2020.11.17; ДОРОГИ НАСЫЩАЮТ ИНТЕЛЛЕКТОМ И ЦИФРОЙ; ДЛЯ ЧЕГО НУЖНА ЦИФРОВИЗАЦИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ**

Цифровизация дорожной сети – важная задача, стоящая перед Федеральным дорожным агентством. За непонятным на первый взгляд термином стоит ряд крупных проектов. Это и интеллектуальные транспортные системы, направленные на автоматизацию управления движением, и внедрение автоматических систем весогабаритного контроля для сохранности дорог, и системы фиксации нарушений правил дорожного движения.

Зачем нужны ИТС?

Прототипом интеллектуальной транспортной системы (ИТС) стала московская система «Старт», создававшаяся еще в 80-х годах прошлого века. Сначала она использовалась для управления светофорами, впоследствии к ней подключили электронные информационные табло, датчики движения и телекамеры. По мере развития московской ИТС стало понятно, что подобные системы могут помочь решить не только проблемы заторов (классический



пример работы ИТС – зеленый коридор в работе светофоров), но и улучшить безопасность движения. Похожие системы активно тиражируются во многих регионах, обрастая современными технологическими решениями: камерами, метеостанциями и управляющим софтом. По данным РосдорНИИ, в 2018–2019 годах на автодорогах регионального или межмуниципального, местного значения было размещено 476 элементов интеллектуальных транспортных систем, в том числе детекторы транспортного потока, дорожные контроллеры и табло переменной информации. К концу 2020 года планируется внедрение еще 115 новых элементов ИТС.

При этом потребность в грамотном управлении движением растет: автопарк России уже превышает 60 млн автомобилей, из них по территории Москвы и области перемещается более 8 млн машин. Растут риски аварийности, и цифровой «менеджмент» на дорогах приходится очень кстати.

Внедрение ИТС в качестве одной из важнейших задач было включено в **нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД)** в 2019 году и содержало три основных направления: внедрение ИТС, ориентированных на обеспечение движения беспилотных транспортных средств, на применение энергосберегающих технологий освещения автодорог и предусматривающих автоматизацию процессов управления дорожным движением в городских агломерациях, включающих города с населением свыше 300 тыс. человек. В переформатированном по поручению президента **нацпроекте** эти задачи сохраняются, но будут объединены в одно мероприятие.

Сегодня некоторые регионы внедряют ИТС самостоятельно за счет собственных ресурсов (например, Москва), другие рассчитывают на федеральную помощь. **Росавтодор** рассматривает заявки и выделяет деньги на ИТС городским агломерациям с населением свыше 300 тыс. человек. В Свердловской области, к примеру, на 12 участках уже появилась дорожная разметка, которая подсвечивается с помощью светодиодных проекторов с цветными фильтрами: она заметна при любой погоде, даже если на дороге снег и грязь. Новое проекционное оборудование уже появилось на аварийно опасных местах на дороге в Асбест, на Режевском тракте, на Екатеринбургской кольцевой автодороге. В 2020 году в **Росавтодор** поступило 56 региональных проектов ИТС, из них отобрано 27 заявок в 22 субъектах на общую сумму 3,3 млрд руб. Федеральное финансирование на внедрение ИТС уже получили (или получают до конца года) Архангельская, Белгородская, Волгоградская, Вологодская, Ивановская, Кемеровская, Курская, Орловская, Ростовская области и другие регионы. Регионы уже провели конкурсные процедуры и заключили контракты на сумму более 600 млн руб., при этом экономия бюджетных средств составила более 65,3 млн руб.

В Ставропольском крае на средства, выделяемые **Росавтодором**, планируется создать систему контроля соблюдения ПДД и контроля транспорта, мониторинга состояния дороги, дорожной инфраструктуры и метеомониторинга. Она позволит снизить количество аварийно опасных участков, уменьшить количество погибших в ДТП, устранить загруженность дорог. В 2020 году систему спроектируют, в 2021–2022 годах – внедрят. В Кемеровской области в 2020–2023 годах будет строиться единая ИТС для Кемеровской и Новокузнецкой агломераций. Белгородская область начала работать в сфере внедрения ИТС еще в 2017 году, устанавливая камеры фиксации нарушений ПДД и внедряя системы контроля платных парковок. Проект региона по развитию ИТС признан одним из лучших в 2020 году. Объем федеральной поддержки со стороны ФДА составил 80 млн руб. – деньги направят в Центр организации дорожного движения Белгорода, который займется оптимизацией движения, изменением алгоритмов работы светофоров, контролем за соблюдением правил на парковках. В Калининградской области за счет федеральной поддержки в объеме 25 млн руб. планируется установить три автоматизированные системы контроля состояния автодорог. С помощью датчиков, смонтированных в асфальтобетонное покрытие, измеряется порядка 30 параметров:



температура внутри и на поверхности дороги, толщина слоя воды или снега, степень и момент обледенения покрытия. Технология позволит получать краткосрочный метеопрогноз и оперативно провести предварительную обработку того или иного участка дороги. В Ямало-Ненецком автономном округе на территории Салехарда в 2020 году планируется внедрить систему сигнального освещения на 30 пешеходных переходах. Система видит пешехода и транспортное средство, которые приближаются к пешеходному переходу, автоматически включает информационное табло «Пешеход» и прожекторы освещения над проезжей частью дороги.

В случае принятия изменений в правила предоставления и распределения в 2020–2024 годах иных межбюджетных трансфертов из федерального бюджета бюджетам субъектов РФ в целях внедрения интеллектуальных транспортных систем субъекты, не вошедшие в шорт-лист 2020 года, смогут повторно подать заявки на получение федеральной поддержки на 2021 год уже в текущем году. В рамках реформированного **нацпроекта БКАД** схема финансирования региональных ИТС будет сохранена, подчеркнули в **Росавтодоре**.

**Сбрасывай вес**

Один из важнейших элементов ИТС – это автоматизированная система весогабаритного контроля (**АСВГК**), позволяющая обеспечить сохранность дорожного покрытия на максимально длинный срок. Проблема грузового транспорта, передвигающегося со значительным превышением разрешенной массы, обсуждается уже не первый год. По оценкам **Минтранса**, ежегодный ущерб от проезда тяжеловесных транспортных средств составляет 2,56 трлн руб. В 2019 году было зафиксировано более 1 млн случаев перегруза, с января по август 2020 года – 893,5 тыс. случаев.

**АСВГК** эффективно борется с нарушителями: взвешивает грузовики автоматически прямо на ходу, что позволяет контролировать трафик в круглосуточном режиме и выявлять перегруз. На подведомственных ФДА трассах уже работает 31 комплекс (в том числе в Крыму, Орловской, Тверской, Псковской областях, Алтайском крае), до конца 2030 года их будет 417. «После оснащения комплексами федеральных трасс мы рассчитываем на то, что будет достигнут совершенно иной уровень культуры грузоперевозок, система обеспечит сохранность дорог, повысится безопасность движения», – говорит заместитель главы **Росавтодора** Игорь Костюченко.

Система весогабаритного контроля активно разворачивается и в регионах, но уже без участия прямой федеральной поддержки. В 2018–2020 годах на региональной и межмуниципальной сетях, по данным РосдорНИИ, было установлено 140 пунктов контроля. Шесть пунктов уже установлено в Волгоградской области, в ближайшие годы появится еще пять постов на региональной сети и пять – на федеральной. Автоматический контроль будет организован в Карелии на трассе Крошнозеро–Эссойла. В последнее время дороги в республике активно ремонтируются, рассказывают местные жители, но после проезда лесовозов асфальт снова разбивается, причем так быстро, что дорожные службы даже не успевают нанести разметку. Горожане просят власти организовать более жесткий контроль, уделив особое внимание большегрузам, перевозящим щебень и камень. В Свердловской области на региональных трассах начали работать восемь **АСВГК**. Прежде чем установить модули, дорожники отремонтировали прилегающие к ним участки дорог, уложили устойчивое к истиранию покрытие, смонтировали опоры для оборудования и освещения. Затем в асфальт были внедрены тензометрические датчики для взвешивания транспортного средства в движении и измерения осевой нагрузки, а также датчики измерения расстояния между осями. До конца года на региональной сети появится еще 42 пункта контроля, до конца 2030 года их будет 598.

**Будущее ИТС**

Сегодня одна из ключевых задач – увязать существующие системы между собой, чтобы они работали максимально синхронно. «ИТС – это не локальная задача какой-то одной

агломерации, это задача для Российской Федерации в целом, – говорит Игорь Костюченко. – Важно, как предложение одного субъекта ляжет в концепт в масштабах всей страны. Поэтому при подготовке таких предложений всегда необходимо думать над приоритетами, думать на перспективу».

Проводить единую государственную политику в области дорожного движения возможно только в условиях централизованного управления, считает директор ГБУ Республики Татарстан «Безопасность дорожного движения» Рифкат Минниханов. «Вершина современного этапа развития ИТС – единая платформа управления транспортной системой – лишь кажется прерогативой регионов. На самом деле система должна быть сквозной – стандартной, как дороги от границ до границ государства, как экономика – в одних измерениях. Она должна быть построенной на стандартных, связанных данных», – поясняет он. До 2010 года регионы самостоятельно разрабатывали не связанные между собой системы «Умный город», «Безопасный город» и успели накопить арсенал ошибочных, дублирующих друг друга, необоснованно дорогостоящих, а потому неэффективных решений в сфере ИТС, говорит Рифкат Минниханов.

По сути, ИТС в регионах начали внедряться только в 2020 году, пока существуют три крупные системы – в Москве, Казани и Санкт-Петербурге, отмечает проректор МАДИ Султан Жанказиев, но благодаря **нацпроекту БКАД** в ближайшие годы таких систем станет больше. «Чтобы не возникло неконтролируемого «творчества» и «зоопарка», нужно разработать, во-первых, единые федеральные требования развития ИТС и, во-вторых, требования к интеграции их с другими системами («Безопасный город» и т. д.), – говорит он. – А вот архитектура систем может быть разной, поскольку каждый город уникален и имеет свои особенности».

Глобальная задача, говорят Рифкат Минниханов и Султан Жанказиев, – принятие федерального закона об интеллектуальных транспортных системах, где будут прописаны полномочия регионов и другие важные для отрасли вещи. «Еще совсем недавно немногие понимали, что такое ИТС, либо понимали, но очень поверхностно и упрощенно, – поясняет господин Жанказиев. – Сейчас появилось много высококлассных специалистов, глубоко разбирающихся в данной тематике. ИТС имеют серьезный потенциал для бизнес-процессов, например для введения отдельных платных полос, по которым можно ехать быстрее остального потока. Одновременно с этим есть очевидный запрос со стороны субъектов федерации, которым не хватает регионального регулирования ИТС».

<https://www.kommersant.ru/doc/4574215>

### **КОММЕРСАНТЪ ПРИЛОЖЕНИЕ; 2020.11.17; ЛЕКАРСТВО ОТ АВАРИЙ; ЧТО НУЖНО СДЕЛАТЬ, ЧТОБЫ СНИЗИТЬ ЧИСЛО ДТП НА ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЕТИ**

Количество ДТП на федеральных автодорогах снижается, но остается по-прежнему на высоком уровне. Самыми распространенными авариями являются встречные и попутные столкновения транспортных средств, наезды на пешеходов и стоящие автомобили, съезды с дорог и опрокидывания. Для снижения числа происшествий **Росавтодор** и госкомпания «Автодор» устанавливают дополнительное освещение, разделительные барьеры и надземные пешеходные переходы.

Почему аварий так много?

По данным Госавтоинспекции, на дорогах федерального значения за девять месяцев 2020 года произошло более 13,4 тыс. ДТП, что на 13,3% меньше, чем в прошлом году. 3,1 тыс. человек погибли (?9,6%), 19,3 тыс. человек ранены (?17,6%). В общей сложности с 2012 года число погибших на федеральной сети снизилось более чем на треть, несмотря на общий прирост автопарка и трафика. Таких результатов удалось достигнуть во многом благодаря переходу с 2014 года на полное финансирование ремонта и содержание дорожной сети, поясняют в **Росавтодоре**: сейчас в нормативном состоянии находится 85% федеральных дорог.

Между тем именно на федеральную сеть приходится 12% всех дорожных аварий по стране и 25% всех погибших. Причина тому – ряд застарелых проблем, свойственных скоростным трассам.

Основной вид ДТП (59%) – это столкновения. 24% аварий такого типа связаны с выездами на встречную полосу, где машины сталкиваются лоб в лоб – это очень опасный и смертельный вид ДТП, как правило, с погибшими и пострадавшими. «Необдуманнные обгоны на двухполосных участках автомобильных дорог не приводят к какому-либо выигрышу во времени, но имеют крайне серьезные и трагические последствия», – рассказывают в **Росавтодоре**. 24 октября на трассе «Сибирь» в районе поселка Болотное (Новосибирская область) рейсовый автобус с 14 пассажирами столкнулся с легковой машиной на встречной полосе, есть погибшие. Наибольшая доля встречных столкновений, по данным ГИБДД, фиксируется на трассах «Иртыш», «Каспий» и Нижний Новгород–Арзамас.

На федеральной сети также регулярно происходят съезды с дороги, опрокидывания, наезды на пешеходов, препятствие и стоящий транспорт. Последний вид ДТП часто объясняется нехваткой мест отдыха для водителей, следующих по протяженному маршруту: водителям приходится останавливаться на обочине дороги, чтобы отдохнуть. С формальной точки зрения это запрещено, но порой другого выхода нет. А если на трассе еще и мало освещения, то припаркованный на обочине большегруз попадает в свет фар автомобиля только в последний момент. Отметим, что попутные столкновения составляют основную массу ДТП, фиксируемых на платных дорогах (до 60%, по оценкам госкомпании «Автодор»).

Рецепт от аварийности

Снизить аварийность позволяют несколько проверенных способов, говорит координатор движения «Синие ведерки», руководитель рабочей группы ОНФ «Защита прав автомобилистов» Петр Шкуматов. «Во-первых, это реконструкция аварийно опасных участков (увеличение числа полос, выпрямление дороги, исключение одноуровневых пересечений и т. д.), – говорит он. – Нужно исключить последствия ошибок обгона, которые совершают водители, пытаясь объехать тихоходные или перегруженные транспортные средства». Это можно сделать за счет строительства барьерных ограждений, считает эксперт. По его данным, они стоят примерно 4 млн руб. на 1 км дороги, что немного в контексте затрачиваемых на строительство и реконструкцию средств.

Действительно, установка ограждений является одной из самых эффективных мер по предотвращению лобовых столкновений, подтверждают в **Федеральном дорожном агентстве**. В качестве разделителей встречных потоков применяются бетонные, цельнометаллические и тросовые ограждения: на федеральных дорогах их устанавливают на участках первой и второй технических категорий с четырьмя и более полосами движения. Общая протяженность барьеров разных типов на федеральной сети превышает 4 тыс. км, до 2022 года планируется установить еще 1 тыс. км.

На аварийность сильно влияет и освещение: на темное время суток, по данным ГИБДД, приходится половина погибших из-за высокой тяжести последствий. В 2019 году, выступая на президиуме Госсовета, президент Владимир Путин обратил внимание на эту проблему. «За пределами агломераций практически на всех дорогах кромешная темень», – заявил он. На федеральных дорогах, рассказали “Ъ” в **Росавтодоре**, в 2019 году введено в эксплуатацию 327 км линий электроосвещения, на это было выделено 4,5 млрд руб. В 2020 году элементы электроосвещения появятся на 547 участках дорог, в 2021 году – на 1 тыс. участков, в 2022 году – на 1,24 тыс. Обустроить стационарным искусственным электроосвещением планируется участки на трассе Р-255 «Сибирь» в Красноярском крае, Р-22 «Каспий» и Р-215 Астрахань–Махачкала в Астраханской области и Калмыкии. Важно, что искусственное освещение ставят не только на участках магистралей, но и на

отдельных кольцевых пересечениях, в зонах автобусных остановок и т. д. В целях экономии затрат на электроэнергию светильники вдоль дорог ставят светодиодные, рассказали в **Росавтодоре**: ранее установленные старые газоразрядные лампы постепенно демонтируют и меняют на современные.

70% всех дорог «Автодора» уже оборудованы наружным освещением, рассказали «Ъ» в пресс-службе госкомпании. При этом разработан план мероприятий по комплексному обустройству автодорог на 2021–2024 годы, включающий, в частности, устройство недостающих линий наружного освещения протяженностью 500 км. Много нареканий у автомобилистов, напомним, возникало к неосвещенному участку дороги М-11 «Нева» от Москвы до Зеленограда с момента запуска ее в эксплуатацию в 2014 году. В «Автодоре» «Ъ» заверили, что Северо-западная концессионная компания (концессионер и оператор участка) в ближайшее время оснастит дорогу освещением: проектно-сметная и техническая документация уже разрабатывается. Конкретные сроки пока не называются. Помогут ли камеры?

Практика показывает, что один из наиболее действенных способов «успокоить гонщиков» (а их на федеральной сети немало: хорошее покрытие позволяет ездить действительно быстро) – организовать контроль движения с помощью систем фотовидеофиксации и автоматическую рассылку штрафов. Для выработки «законопослушного поведения автомобилистов» в 2018?2019 годах **Росавтодор** установил на федеральной сети 1,35 тыс. камер, в результате количество мест концентрации ДТП сократилось с 811 в 2017 году до 645 в 2019 году (по текущему году данных еще нет). К концу 2020 года на всей сети федеральных дорог установят еще 135 камер, к концу 2021 года их число достигнет 1,7 тыс. штук.

Интересно, что на дорогах госкомпании «Автодор» камер на порядок меньше, чем на бесплатных федеральных дорогах, – всего 46 штук. Это связано, с одной стороны, с относительно небольшой протяженностью сети магистралей, подконтрольных госкомпании (порядка 3,4 тыс. км). С другой стороны, у «Автодора» есть собственный взгляд на применение камер. «Мы разделяем мнение ГИБДД, что автоматическая фотовидеофиксация нарушений является эффективным инструментом в части контроля, – заявили «Ъ» в пресс-службе госкомпании. – В то же время на платных скоростных участках эффективность таких мероприятий невысока. Инженерно-техническая оснащенность участков находится на высоком уровне, что позволяет повышать скоростной режим. При этом анализ аварийности не показывает роста количества ДТП». Напомним, что в правительстве по инициативе **Минтранса** сейчас обсуждается идея повышения максимального скоростного лимита на магистралях до 150 км/ч. Системы фиксации нарушений нужно использовать исходя из «рационального и комплексного подхода», считают в «Автодоре»: не исключены случаи, когда установка камеры на скоростном участке дороги может стать даже косвенной причиной аварии.

Нужно также жестко бороться с парковкой у края проезжей части: строить места стоянки либо делать широкую обочину, где можно безопасно остановиться в экстренных случаях, отмечает Петр Шкуматов. Руководство Госавтоинспекции ранее неоднократно указывало на проблему слишком узких обочин на магистралях, что провоцирует опасные ситуации из-за стоянки транспорта. В госкомпании «Автодор» «Ъ» рассказали, что за девять месяцев 2020 года на скоростных участках автодорог удалось вдвое сократить количество ДТП, связанных с наездами на стоящее транспортное средство на обочинах (до 24 аварий), при этом число погибших в таких происшествиях сократилось на 60% (до восьми человек). Уменьшить аварийность удалось в том числе с помощью мобильных камер, которые используются для выявления нарушений, рассказали в «Автодоре», а также с помощью информирования водителей о «недопустимости остановки и стоянки в запрещенных местах».



Все вышеперечисленные способы, как правило, используются в комплексе, а не отдельно друг от друга, отмечают в **Росавтодоре**. Когда аварийность растет на конкретных автодорогах или участках, то проводится детальный анализ причин ДТП и тяжести последствий. Сегодня на федеральной сети выявлено около 3 тыс. «проблемных» участков, для каждого из них разработаны программы по снижению числа ДТП. Например, в 2020 году на двух участках трассы Р-22 «Каспий» установили предупреждающие информационные щиты, световозвращатели по оси дороги, сигнальные столбики и нанесли шумовые полосы. Похожий комплекс мер реализован на двух участках Р-132 «Золотое кольцо». На трассе А-270 в черте Новошахтинска поставили светофоры для пешеходов с кнопкой для вызова разрешающего сигнала, на дороге А-260 Волгоград–Каменск-Шахтинский разметкой запретили выезд на встречную полосу. На Южном обходе Тамбова и на 334-м км автодороги Р-119 установлены полиуретановые сигнальные столбики для разделения транспортных потоков – это более дешевый вариант традиционного железного ограждения, однако и он может сократить травматизм на дорогах. На трассе А-229 в районе поселков Родники и Курган запланировано соорудить два надземных пешехода. Сейчас здесь стоят пешеходные светофоры с кнопкой вызова, но поскольку интенсивность движения высока (порядка 18 тыс. машин в сутки), решено развести пешеходное и автомобильное движения в пространстве. На южном подъезде к Ростову-на-Дону установили шумовые полосы и предупреждающие щиты и знаки, ограничивающие скорость движения (до 80 и 60 км/ч). Подобные комплексные планы разрабатываются и для других участков автомобильных дорог – они будут реализованы до конца 2020 года и в последующие годы.

Иван Тяжлов

Что с аварийностью на региональных дорогах?

Приведение в нормативное состояние региональной дорожной сети в рамках **нацпроекта БКАД** привело к сокращению числа дорожных инцидентов. По данным ГИБДД, за десять месяцев 2020 года количество ДТП на дорогах регионального и межмуниципального значения сократилось на 5,1%. Вместе с тем состояние отремонтированных трасс требует повышенного внимания. «С ровным асфальтом растут скорости, особенно с учетом нештрафуемого порога, – поясняет депутат Госдумы, руководитель проекта «Дорожная инспекция ОНФ/Карта убитых дорог» Александр Васильев. – После проведенного ремонта аварийность возрастает в среднем в два-три раза». Весной ситуация усугублялась еще и пандемийным эффектом: число машин на дорогах резко сократилось, оставшийся транспорт ездил слишком быстро. Каждую отремонтированную дорогу нужно проверять на соответствие нормам безопасности, считает господин Васильев. «Есть ли там отбойники, островки безопасности, освещение? Все нормативы уже есть, но за соблюдением следят плохо», – говорит эксперт.

Подчеркнем, что с момента запуска **нацпроекта** в 2019 году безопасности движения уделялось большое внимание. В рамках комплексного ремонта и обустройства участков появляются дополнительное освещение (например, в Белгороде и Курске), барьерные ограждения (в Ярославле и Красноярском крае), камеры фиксации скоростного режима и пешеходные переходы. В переформатированном национальном проекте расписан новый комплекс дополнительных мер. В 2030 году планируется сократить число погибших в ДТП на 100 тыс. населения с 11,6 до 4, число погибших в ДТП на 10 тыс. транспортных средств – с 2,92 до 1,01. Планируется в 2,5 раза (по сравнению с 2017 годом) нарастить количество новых камер фиксации нарушений. Для подразделений Госавтоинспекции будет закуплено более 16 млн экспресс-тестов на определение алкоголя в организме водителей. Инспекторам также планируется передать почти 30 тыс. укладок для оказания первой помощи, для больниц – порядка 600 карет скорой помощи и 90 санитарных вертолетов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4574216>



### **КОММЕРСАНТЪ; 2020.11.17; ПОКА СУД ДА СБОРКА; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА ОБ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИИ В СУДОСТРОЕНИИ**

Самая современная российская верфь «Звезда» способна лишь собирать корпуса судов из иностранных комплектующих, откровенно признал на прошлой неделе заместитель гендиректора ЦКБ «Лазурит» (близкое к «Роснефти») Олег Квасников. Выступая на конференции, посвященной отечественному судостроению, он честно констатировал очевидные проблемы с импортозамещением в отрасли, которые обычно не принято обсуждать открыто, поскольку они не имеют явного решения.

По мнению топ-менеджера, основная проблема в том, что заказанные танкеры и газовозы верфь строит по иностранным проектам. «В них нет ни одного фактического изделия отечественного производства, кроме того, большая часть (оборудования) приходит не просто иностранной комплектации, а уже в собранном состоянии», – рассказал Олег Квасников, уточнив, что первый танкер Aframax пришел на 85% собранным.

Даже учитывая, что генеральный заказчик этих танкеров – «Роснефтефлот», вряд ли «в обозримом будущем» на суда будут установлены российские изделия, полагает он. Дело в том, что заказчики хотят получить «адекватное судно с адекватной комплектацией» и соответствие «один к одному» с судном, производимым в Южной Корее. «Лазурит» видит решение в том, чтобы переделывать иностранные проекты, предусматривая, где возможно, использование российского оборудования, что даст шанс российским производителям.

Однако проблемой подавляющего большинства российских производителей остаются постоянные срывы сроков, отсутствие гарантий характеристик и надежности оборудования, высокие цены. Из-за этого заказчики в основном не хотят иметь дело с отечественными поставщиками. Последние, в свою очередь, оправдываются, что при малом заказе, да еще на новое оборудование, первые партии неминуемо стоят дорого, нужна большая серия.

У каждой из сторон своя правда. При этом государство все активнее, с одной стороны, вынуждает компании строить суда в РФ, ужесточая нормы импортозамещения. А с другой – дает некоторым заказчикам послабления, понимая, что верфи РФ не способны построить многие сложные суда. Основной вопрос – кто заплатит за такую госполитику?

Заказчики считают, что платить должно государство. Но проблема в том, что масштабные госсубсидии – более 30 млрд руб. в 2021–2023 годах – явно не позволяют даже современной «Звезде» решить проблемы импортозамещения в крупнотоннажном судостроении, которого в РФ до сих пор практически не было. А учитывая дефицит бюджета, вполне вероятно, что долго государство доплачивать не сможет. Тогда за импортозамещение придется платить заказчикам, которые в таком случае вряд ли сохранят большие планы по строительству и вводу нового флота.

<https://www.kommersant.ru/doc/4573977>

### **ИЗВЕСТИЯ; ЛЮБОВЬ ЛЕЖНЕВА, ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ; 2020.11.16; ПОНЯТЬ И ОТПУСТИТЬ: РЯД АГЕНТСТВ МОГУТ УПРАЗДНИТЬ В ХОДЕ РЕФОРМЫ ГОСАППАРАТА; ОПТИМИЗАЦИЯ НЕ ДОЛЖНА ЗАВЕРШИТЬСЯ СОКРАЩЕНИЕМ «МЕРТВЫХ ДУШ», СЧИТАЮТ В ПАРЛАМЕНТЕ**

Правительство рассматривает вариант сокращения нескольких ведомств, в частности Роспечати и Россвязи. Об этом «Известиям» рассказал глава комитета Госдумы по информационной политике, информационным технологиям и связи Александр Хинштейн. Близкий к правительству источник подтвердил, что, помимо снижения численности чиновников, в следующем году действительно могут расформировать несколько федеральных агентств. 16 ноября на встрече с вице-премьерами председатель правительства Михаил Мишустин объявил о масштабной реформе госаппарата, которая подразумевает сокращение штатов в министерствах и региональных подразделениях на 5–

10%, в том числе за счет вакантных должностей. При этом в постановлении правительства прописаны четкие нормативы по штатной численности тех или иных подразделений – в частности, в департаменте федерального министерства должно быть не менее 40 сотрудников. Правда, сейчас во многих из них работников меньше, так что какие-то из департаментов придется объединить с другими или закрыть, рассказал источник «Известий».

### Мертвые души

Во время пандемии к работе кабмина и его региональных подразделений периодически возникали вопросы. Например, врачи жаловались, что не получали обещанные надбавки, потому что больницы и местные ведомства сами решали, как трактовать федеральные распоряжения. Лишь после того, как о проблемах доложили президенту и премьеру, а в профильных ведомствах субъектов прошли отставки, ситуация начала постепенно улучшаться.

Однако эффективность органов исполнительной власти ставилась под вопрос не только в сфере здравоохранения и не только на региональном уровне. Накануне свои посты покинули несколько министров. Как писали «Известия», одной из причин ротации стала низкая продуктивность некоторых ведомств. Как оказалось, обновление кабмина стало прелюдией для реорганизации всего госаппарата, о которой на оперативном совещании 16 ноября объявил Михаил Мишустин. Вопрос оптимизации прорабатывался Минфином еще с 2018 года, однако переносился по различным причинам.

– Откладывать реформу больше нельзя. Важно быстро и качественно настроить систему государственного управления, как и поручал президент, – сказал Михаил Мишустин.

### Парламентарии утвердили кандидатуры на посты министров

Сейчас необходим не огромный, а рационально сформированный штат компетентных специалистов, подчеркнул председатель правительства. При этом сфера ответственности каждого органа исполнительной власти должна быть четко определена.

На данный момент почти 20% должностей в министерствах и ведомствах остаются вакантными, добавил глава кабмина. Для проведения реформы появится специальная рабочая группа, которая проследит за тем, чтобы численность госорганов – как федеральных, так и региональных – соответствовала рекомендациям.

Сокращение штатов в министерствах и местных подразделениях составит от 5 до 10%, в том числе за счет вакантных должностей. Освободившиеся средства при этом останутся в фондах оплаты труда, так что зарплаты чиновников могут вырасти.

Премьер подчеркнул, что процесс оптимизации нельзя затягивать. Всё должно быть закончено за три месяца – с января по март.

Постановление регламентирует минимальную численность сотрудников департаментов в министерствах в 40 человек. Однако почти в половине работает меньшее число людей.

– Это означает, что чуть ли не 50% департаментов фактически придется «убить» – объединить с другими или попросту снести, – сказал «Известиям» близкий к правительству источник.

Как пояснил «Известиям» руководитель направления «Цифровое развитие» Центра стратегических разработок Александр Малахов, оптимизация будет проводиться за счет незащищенных групп работников, а именно – низовых исполнителей.

«Известия» направили запросы в аппарат правительства и министерства.

### Политический туризм

Почти все фракции Госдумы сошлись во мнении, что объявленная реформа назрела давно. «Единая Россия» поддерживает изменения, которые оптимизируют работу системы или экономят бюджет, заявил «Известиям» заместитель секретаря генсовета партии, председатель комитета Госдумы по информполитике Александр Хинштейн.

– Мы тесно сотрудничаем с правительством и доверяем Михаилу Мишустину. При этом кабмин может еще пересмотреть подходы к существованию ряда структур при исполнительных органах, – отметил он.

В нулевые годы уже была попытка провести административную реформу – создать три уровня федеральной власти (министерства, службы и агентства). Однако сегодня, по мнению Александра Хинштейна, уже всем очевидно, что достигнуть цели унификации не удалось. Например, в ряде ведомств нет агентств, а в некоторых они дублируют функции министерств. Оставлять ведомства совсем без агентства не планируется, подчеркнул депутат, ведь некоторые доказали свою эффективность – например, Ростуризм. Но некоторые планируется убрать.

– Насколько мне известно, обсуждается вопрос оптимизации структуры Минцифры. Я думаю, что это дело ближайшего будущего. Помимо самого министерства, есть два агентства и одна служба. К службе (Роскомнадзору) вопросов нет и быть не может. А вот что касается Роспечати и Россвязи – их будущее в правительстве обсуждается. Я не за или против их сокращения, просто констатирую факт, что это рассматривается, – заявил он.

Несколько федеральных агентств в следующем году действительно могут исчезнуть, подтвердил «Известиям» источник, близкий к кабмину.

Как сообщил «Известиям» зампред фракции ЛДПР Ярослав Нилов, в партии поддерживают решение Михаила Мишустина провести реформу именно сейчас, ведь в период пандемии министерства должны работать оперативно и при этом не тратить много денег. Однако одними сокращениями, по его мнению, этих задач не решить – параллельно требуется усилить контроль над расходами, особенно в региональных подразделениях.

Баснословные средства уходят на рабочие поездки местных чиновников, при этом их целесообразность очень сомнительна, зачастую работники таким образом устраивают отпуск за счет госбюджета, считает Ярослав Нилов. Кроме того, «черная дыра» расходов на уровне субъектов – поздравительные открытки и сувениры, которые направляются по любому поводу, но чаще всего даже не открываются.

– Необходимо навести порядок с командировками. На федеральном уровне каждая поездка имеет обоснование, но в регионах часто устраивается «политический туризм». Также следует серьезнее следить за тратами на протокольные мероприятия и подарки, – уверен политик.

Главное, чтобы административная реформа не ограничилась ликвидацией «мертвых душ», то есть вакантных должностей, заявил «Известиям» лидер «Справедливой России» Сергей Миронов.

– Что касается оптимизации работы чиновников любого уровня, то самый лучший механизм – это привязка зарплаты к средней по региону. И мы давно выступаем с этой инициативой, – отметил политик.

По словам «справоросса» Олега Шеина, госаппарат сейчас больше, чем в Советском Союзе, и работает сам на себя. «Там, где пять чиновников должны справиться, у нас десять заваливают всё. Потому что уделяют больше внимания деловой переписке, а не самой работе», – добавил он.

Между тем в КПРФ не стали спешить с выводами. Как сообщил «Известиям» депутат от партии, глава комитета Госдумы по региональной политике и проблемам Севера и Дальнего Востока Николай Харитонов, для оценки предложенной реформы фракции необходимо детально обсудить все ее нюансы и понять, как конкретно ее планируется реализовывать.

<https://iz.ru/1087663/liubov-lezhneva-dmitrii-grinkevich/poniat-i-otpustit-riad-agenstv-mogut-uprazdnit-v-khode-reformy-gosapparata>

**ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ; 2020.11.16; ТОНКАЯ РЕОРГАНИЗАЦИЯ: КАБМИН ПОРУЧИЛ ИЗБАВИТЬСЯ ОТ ФГУПОВ ДО КОНЦА 2021-ГО; А**

### **КОММЕРЧЕСКИЕ КОМПАНИИ, КОТОРЫМИ РФ ВЛАДЕЕТ НАПРЯМУЮ, ДОЛЖНЫ БЫТЬ ПЕРЕДАНЫ ГОСКОРПОРАЦИЯМ И РЕГИОНАМ**

Вместе с административной реформой в России готовится масштабная реорганизация государственного «бизнеса» – федеральных унитарных предприятий (ФГУП) и организаций, действующих в рыночной форме. Первые необходимо либо ликвидировать, либо трансформировать в акционерные общества до конца следующего года, следует из поручения вице-премьера Дмитрия Григоренко Минфину, Росимуществу и другим профильным ведомствам. А госорганизации, при условии, что ими напрямую владеет РФ, нужно передать в вертикально интегрированные структуры, госкорпорации или в собственность регионов. Чтобы реформа сработала, ее нужно будет довести до логического конца и продать госорганизации в частные руки, полагают эксперты.

#### Реструктуризация активов

Первый вице-премьер Дмитрий Григоренко поставил перед Минфином, Росимуществом, ФНС, ФАС и Минпромторгом задачу акционировать или ликвидировать действующие ФГУПы до конца 2021 года, следует из текста его поручения этим ведомствам (есть у «Известий»). В конце 2019-го, при предыдущем составе правительства, Госдума приняла аналогичный закон, но с более растянутыми сроками. Предполагалось избавиться от государственных унитарных предприятий, при условии, что их ликвидация или трансформация в АО не создаст угроз безопасности и экономике, до 2025 года. По данным ФНС, в реестре юридических лиц на 1 ноября числилось около 700 ФГУПов.

Кроме ускорения реформы этих предприятий замглавы правительства поручил пересмотреть структуру собственности госкомпаний. В частности, если РФ напрямую владеет организацией, ее потребуется передать на баланс госкорпорации, вертикально интегрированной структуры (под ними понимаются, как правило, крупнейшие добывающие холдинги) или субъекту федерации, следует из поручения.

Прогнозный план приватизации, согласно документу, будет скорректирован.

Ранее в октябре Минфин, в ведение которого с этого года перешло Росимущество, предложил перейти к единой системе управления организациями, консолидировав в агентстве права владельца всех государственных АО и унитарных предприятий, находящихся в федеральной собственности.

Впрочем, по поручению Дмитрия Григоренко для части ФГУПов и организаций будут сделаны исключения. Так, унитарные предприятия смогут сохранить свою форму, а госкомпании – остаться в прямой собственности правительства, если это одобрит специальная правительственная комиссия по проведению административной реформы.

Кроме этого, если ФГУП не сможет эффективно выполнять свои функции в форме АО, его можно будет преобразовать в госучреждение (в такой форме работают, например, организации в сфере здравоохранения, образования и т.д.).

Участие в приватизации в следующем году примут порядка 180 акционерных обществ с госучастием, а также 86 ФГУПов, сообщил ранее Владимир Путин, отвечая на вопросы участников форума «Россия зовет!».

Ранее систему управления госимуществом раскритиковала Счетная палата. Аудиторы констатировали, что в России нет достоверных данных о числе компаний с госучастием, 90% из них находятся фактически в «серой» зоне, а вознаграждение их руководства может превышать зарплату работников в 20 раз. Сведения о деятельности госкомпаний фрагментарны и почти не подвергаются анализу, за исключением узкого круга крупнейших холдингов, сообщалось в специальном бюллетене СП. Там также отмечалось, что в отчеты для правительства Минэкономразвития (ранее курировал Росимущество) включает данные только о десяти крупнейших АО – всего 1% от общего числа.

#### Свои плюсы

Есть два принципиальных преимущества, которые появляются у организации при ее переходе из унитарной формы в коммерческую, рассказал «Известиям» собеседник,

участвовавший в акционировании «Почты России» (была преобразована из ФГУП в АО в конце прошлого года). Во-первых, появляется прозрачная система корпоративного управления с хорошо развитыми принципами принятия решений. В частности, менеджмент акционерного общества осуществляется не тем или иным ведомством или руководством региона, а правлением и советом директоров, в числе которых могут быть и независимые члены.

Во-вторых, имущество переходит на баланс АО, добавил собеседник «Известий». В случае с ФГУПом активы находятся либо в оперативном управлении, либо на праве хозяйственного ведения, тем самым организация не может ни эффективно ими распоряжаться, ни отчуждать непрофильные, пополняя тем самым свой доход.

В Минфине на вопросы «Известий» о реалистичности проведения реформы до 2021 года, а также о конкретных компаниях, которых она может коснуться, сообщили, что сроки установлены поручением правительства РФ.

– Конкретные этапы реализации мероприятий, направленных на исполнение поручения, прорабатываются с заинтересованными органами в рамках подготовки дорожных карт по ликвидации или реорганизации подведомственных ФГУПов, – добавили там.

Сейчас деятельность многих унитарных предприятий не соответствует целям, для которых они изначально создавались, к ним будут применяться наиболее приемлемые и экономически обоснованные способы управления и распоряжения, включая приватизацию, резюмировали в Минфине.

В пресс-службе кабмина в ответ на аналогичные вопросы заявили, что правительством были установлены цели и задачи по определению целевого назначения и оптимального состава и структуры федерального имущества в программных документах по вопросам управления федеральным имуществом.

– В соответствии с указанным поручением будет обеспечена реализация федеральными органами исполнительной власти мероприятий по сокращению участия Российской Федерации во ФГУПах и обществах с государственным участием, – пояснили там.

Минпромторг ведет работу по оптимизации состава госпредприятий и задача, поставленная правительством, не новая, отметили в пресс-службе ведомства. Однако ряд ФГУПов имеет ограничения на реорганизацию в иные формы. Как только будут сняты законодательные барьеры, этот процесс может быть завершен. Министерство сейчас курирует 31 ФГУП, из которых восемь находится в стадии банкротства или ликвидации.

В Росимуществе, ФАС и ФНС на запросы «Известий» не ответили.

Только первый шаг

Полностью решить вопрос с ФГУПами до конца 2021 года сложно, но, как говорили великие, «всё кажется невозможным до тех пор, пока это не сделано», отметил член правления, заместитель гендиректора «Почты России» Иван Аксенов. Форма АО гораздо более прозрачна и динамична: меньше бюрократии, больше гибкости и возможностей быстро принимать решения и реагировать на запросы клиентов и рынков, пояснил он.

На федеральном уровне сейчас вопрос, наверное, не столько в количестве ФГУПов и обществ с прямым госучастием (за последнее десятилетие их количество сократилось кратно), сколько в суммах перераспределяемых ими денежных потоков, прозрачности, активах в виде дочерних и зависимых компаний и т.д. Развитие конкуренции на соответствующих рынках, вовлечение в оборот зачастую не очень эффективно используемого имущества – это будет иметь более весомое значение, резюмировал Иван Аксенов.

Реформа госсобственности продолжается уже не первый год: всё это время от профильных ведомств постоянно звучали призывы к приватизации или ускорению реорганизации архаичных унитарных предприятий, отметил эксперт НИУ ВШЭ Александр Абрамов. Однако каких-либо активных шагов к разгосударствлению



предпринято не было: крупнейшие госкомпании кочевали из одного плана приватизации в другой, напомнил специалист.

По всей видимости, активизация связана с потребностью всеми возможными способами ускорить экономику, не перегружая при этом бюджет, добавил член экспертного совета при Госдуме по эффективному управлению и повышению производительности труда Николай Калмыков. Очевидно, что управление госсобственностью более эффективно осуществляют хозяйствующие субъекты, чем чиновники, логика передачи активов госкорпорациям или холдингам должна быть в этом, предположил эксперт. Форма унитарных предприятий, по его словам, уже безнадежно устарела, а дополнительных рисков трансформация в АО, при условии, что 100% акций сохранятся у РФ, не появляется, резюмировал эксперт.

Впрочем, реструктурирование госорганизаций – это, по всей видимости, только первый шаг к разгосударствлению, добавил Александр Абрамов. По его словам, чтобы ощутимо повлиять на экономику, необходимо довести реформу до конца: например, после акционирования унитарных предприятий продать их в частные руки.

Оценки доли государства в экономике России существенно отличаются. Например, ФАС в прошлом году оценивала ее в более 50%. Сопоставимые оценки (40–50%) приводило рейтинговое агентство Moody's. МВФ сообщал, что государство в экономике РФ занимает примерно треть.

В этом году впервые за почти пять лет была проведена приватизация крупной госкомпании – «Совкомфлот» вышел на IPO, продав 17,2% акций. Предыдущая сделка по сокращению госсобственности – реализация 19,5% акций «Роснефти», принадлежавших «Роснефтегазу», состоялась в 2016 году.

<https://iz.ru/1087935/dmitrii-grinkevich/tonkaia-reorganizatciia-kabmin-poruchil-izbavitsia-ot-fgupov-do-kontca-2021-go>

### **ИЗВЕСТИЯ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.11.16; НЕЛЕТНАЯ ПОЛОСА: СОТРУДНИКИ «ДОЧКИ» ШЕРЕМЕТЬЕВО ПОЖАЛОВАЛИСЬ НА ЗАЧИСТКУ КАДРОВ; В САМОЙ КОМПАНИИ ПОДТВЕРДИЛИ, ЧТО ШТАТ УМЕНЬШИЛСЯ НА 1,5 ТЫС. ЧЕЛОВЕК, НО УТВЕРЖДАЮТ, ЧТО ЭТО НЕ СОКРАЩЕНИЯ**

Дочерняя компания аэропорта Шереметьево – «Шереметьево Хэндлинг» – проводит массовые сокращения персонала под видом добровольного увольнения, рассказали «Известиям» на условиях анонимности четыре ее сотрудника. По их словам, работодатель пытается оказать давление на штатных работников, чтобы вынудить их покинуть организацию. Они направили обращения в Генпрокуратуру, Московскую межрегиональную транспортную прокуратуру, Трудовую инспекцию Московской области, а также в администрацию президента России (есть у «Известий») с просьбой проверить «Шереметьево Хэндлинг» на предмет нарушения трудового законодательства. С начала года штат компании сократился примерно на 1,7 тыс. человек, следует из данных, предоставленных в пресс-службе Шереметьево. Однако там утверждают, что по инициативе аэропорта увольняли только за нарушения трудовой дисциплины и авиационных правил и требований.

Добровольно-принудительно

Сразу несколько сотрудников «Шереметьево Хэндлинг» направили письма в Государственную инспекцию труда в Московской области (Роструд) и Московскую межрегиональную транспортную прокуратуру с просьбой провести внеплановую проверку компании на предмет нарушения трудового законодательства.

«Шереметьево Хэндлинг» – дочерняя структура АО «Международный аэропорт Шереметьево». Компания специализируется на наземном обслуживании воздушных судов. Прошлым летом она попала в эпицентр скандала, когда в пиковые часы нагрузки в аэропорту не справлялись с обработкой багажа. В некоторые дни пассажирам по прилету

приходилось ждать выдачи вещей у ленты по несколько часов. В ситуацию пришлось вмешаться **Евгению Дитриху**, занимавшему тогда должность главы **Минтранса**. После нескольких совещаний компания дополнительно наняла 500 грузчиков.

«Довожу до вашего сведения, что на предприятии ООО «Шереметьево Хэндлинг» проводится массовая зачистка кадров, применяя статью «Увольнение по соглашению сторон», хотя ни о каком добровольном соглашении сторон нет и речи. Это замаскированное массовое увольнение, скрытое под соглашение сторон с выплатой двух окладов», говорится в одном из писем, направленных в Роструд.

По словам автора обращения, компания вынуждает работников подписать соглашение. В противном случае сотруднику обещают, что он будет уволен в самое ближайшее время по статье, говорится в письме.

В этом же письме говорится, что, несмотря на нехватку средств, в компании сохраняется штатная структура, в которой предусмотрено 10 заместителей гендиректора, которым положены персональные автомобили и личные водители.

По словам одного из сотрудников «Шереметьево Хэндлинг», с начала пандемии уволено как минимум 500 человек. Но увольнения стали массовыми около месяца назад, утверждает он. По словам собеседника «Известий», некоторых сотрудников переводят на простой с обязательным присутствием на рабочем месте. Этот режим предполагает выплату двух третей от заработной платы, сотрудник обязан вовремя прийти на работу и находиться на месте до конца рабочего дня.

– Простой в этом году вводился с марта по июль. Но тогда сотрудников обязывали находиться дома для предотвращения заражения коронавирусом. Сейчас присутствие на рабочем месте обязательно, – утверждает он.

Другой сотрудник «Шереметьево Хэндлинг» рассказал «Известиям», что ему предлагали написать заявление об увольнении «по соглашению сторон» с выплатой двух окладов. В противном случае в течение месяца ему обещали сделать три выговора, после чего следует увольнение по статье ТК РФ.

– Мне обещали, что после восстановления рынка, которое может произойти через четыре-семь месяцев, меня обязательно примут обратно в штат. В противном случае обещали никогда больше не принять в компанию, – рассказывает собеседник «Известий».

В 2020 году предприятия транспортной отрасли пострадали от пандемии коронавируса, в результате которой существенно сократился пассажиропоток и, как следствие, их доходы. Летом правительство выделило аэропортам 10,9 млрд рублей на компенсацию ущерба. Условием получения субсидии было сохранение 90% персонала.

В Шереметьево «Известиям» сказали, что естественное снижение штатной численности сотрудников группы компаний МАШ произошло из-за падения пассажиропотока в 2020 году более чем на 60%.

– Уменьшение численности персонала происходит за счет остановки набора новых специалистов при сохранении среднего показателя текучести персонала (15–20%). На данный момент численность персонала является достаточной для обеспечения производственной деятельности с учетом существующего объема пассажиропотока, – подчеркнули в компании.

В пресс-службе добавили, что численность сотрудников «Шереметьево Хэндлинг» с 1 января по 16 ноября снизилась с 6315 до 4564 человек, но все кадровые решения регламентировались в рамках действующего законодательства. Увольнения сотрудников по инициативе администрации аэропорта проводились только в случаях нарушения трудовой дисциплины или требований и правил авиационной безопасности, утверждают в компании.

**В Минтрансе воздержались от комментариев. «Известия» также направили запросы в Росавиацию, Роструд по Московской области, Московскую межрегиональную транспортную прокуратуру, Генпрокуратуру.**

### Адресная работа

Закон предоставляет работодателю довольно широкий спектр вариантов для увольнения сотрудников, говорит партнер фирмы «Рустам Курмаев и партнеры» Дмитрий Горбунов. Среди них – несоответствие сотрудником занимаемой должности, нарушение им трудового договора или дисциплины, разглашение коммерческой или иной охраняемой законом тайны (государственной или военной). Но при массовом увольнении существует всего два варианта: сокращение штата или ликвидация организации-работодателя. В обоих случаях работодатель обязан погасить долги по зарплате и выплатить выходные пособия.

– Скрыть массовые увольнения или сокращение штата за формулировкой «по соглашению сторон» достаточно сложно. Это требует адресной работы с каждым из сотрудников. Принуждать к заключению такого соглашения противозаконно, – отметил Дмитрий Горбунов.

При обращении даже одного сотрудника в Роструд с высокой долей вероятности последует внеплановая проверка, результатом которой чаще всего становятся штрафы до 50 тыс. рублей для юридических лиц и предписания о восстановлении незаконно уволенных сотрудников с выплатой нанесенного ущерба, сказал юрист. Также у работника остается право обратиться в суд с исковым заявлением: судебная практика складывается в пользу наемного сотрудника, так как он по умолчанию выступает слабой стороной правоотношений с работодателем, говорит Дмитрий Горбунов.

По словам собеседников «Известий» в «Шереметьево Хэндлинг», беседы об увольнении с работниками ведут сотрудники дирекции по безопасности и лично заместитель гендиректора Алексей Комаров.

### Безопасное основание

Доказать принуждение к увольнению в суде должен сам работник, говорит руководитель практики «Кадровый комплаенс» «КСК групп» Аида Ибрагимова. Если это доказано, должностное лицо обязано выплатить штраф в размере 1–5 тыс. рублей, а организация – 30–50 тыс. рублей. Необоснованное увольнение женщины из-за беременности или наличия детей до трех лет грозит уголовной ответственностью по ст. 145 УК РФ, которая предполагает штраф до 200 тыс. рублей либо обязательные работы на срок до 360 часов. Работник будет восстановлен с выплатой зарплаты за время вынужденного прогула и компенсацией морального ущерба.

Изменение режима работы без уведомления сотрудников за два месяца при отсутствии изменений организационных и технологических условий труда по ст. 74 ТК РФ неправомерно, отметила Аида Ибрагимова. Увольнение «по соглашению сторон» – одно из безопасных оснований, сказала она. В этой ситуации работник дает свое согласие и подписывает двустороннее соглашение. В определенных случаях сотрудник может через суд доказать, что его принудили подписать соглашение, но для этого требуются аудио- или видеозаписи, письменные доказательства или свидетельские показания.

<https://iz.ru/1087966/german-kostrinskii/neletnaia-polosa-sotrudniki-dochki-sheremetevo-pozhalovalis-na-zachistku-kadrov>

### **ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2020.11.16; ПОСТАВИЛИ РАМКИ: ПЛАТНЫЕ ДОРОГИ БУДУТ РАБОТАТЬ ПО ОДНОЙ СИСТЕМЕ; В РОССИИ ЗАРАБОТАЛА ЕДИНАЯ СИСТЕМА ВЗИМАНИЯ ПЛАТЫ НА ДОРОГАХ И ПЕРВАЯ ПЛАТНАЯ МАГИСТРАЛЬ БЕЗ ШЛАГБАУМОВ**

В Подмосковье запустили новый участок Центральной кольцевой автодороги, а с ней инновационную систему взимания платы за проезд. Единая техническая платформа теперь объединит всю сеть платных магистралей страны и всех операторов. Еще одно новшество ЦКАД – отсутствие шлагбаумов. Уберут ли их с других трасс, разбирались «Известия».

Одна для всех

В Подмоскowie запустили первый платный и самый длинный участок дороги, который соединяет М-11 «Нева» и М-7 «Волга» – ЦКАД-3. Его протяженность составляет почти 106 км, а максимально разрешенная скорость – 110 км/ч. Вместе с ЦКАД-3 заработала единая технологическая платформа взимания денег на всех платных дорогах России.

«Она объединяет всю сеть платных магистралей страны в едином пункте управления, в который теперь стекаются данные о каждой транзакции, каждом использовании платных дорог», – рассказал генеральный директор компании «Казань-Телематика», дочерней структуры концерна «Национальные телематические системы», Марсель Нигметзянов. «Казань-Телематика» – разработчик новой системы. Сам единый пункт управления находится на новом ЦКАД-3 и способен обработать до 1 млн транзакций в день.

Главное преимущество единой системы в том, что она работает со всеми операторами платных дорог.

«Это очень удобно, не во всех странах такое реализовано. К примеру, на форумах часто пишут, как наши туристы с американскими платниками намучались. Потому что дороги разным компаниям принадлежат и работают с разными системами», – пояснили «Известиям» в пресс-службе «Казань-Телематика».

**Тариф индивидуальный**

Благодаря нововведению в будущем можно будет запустить более сложные и комбинированные тарифы и сервисы для пользователей платных дорог. Например, индивидуальные, которые будут учитывать частоту поездок, время суток и другие параметры.

Впрочем, шеф-редактор «Радио Автотор» Игорь Моржаретто рассказал, что вряд ли подобные тарифы появятся в ближайшем будущем. На их запуск потребуется время.

Главный редактор «Радио Автотор» Антон Чуйкин рассказал «Известиям», что на сегодняшний день работают четыре транспондера, но условия проезда по ЦКАД для них отличаются.

«Стандартная схема со стандартной скидкой для транспондеров 15%. На ЦКАД она действует независимо от того, чей транспондер применяется при оплате. Однако для «родных» автоторовских транспондеров T-pass действует так называемая каскадная скидка: если вы проезжаете весь участок, то она составит 50%, как раз те самые 255 рублей к оплате. Для всех остальных будет 500 рублей минус 15%», – рассказал Чуйкин.

«Кроме скидки по транспондеру, можно будет входить в какие-то бонусные программы, которые зависят от числа проездов», – добавил Игорь Моржаретто.

**«Зайцы» пополнят бюджет**

Штрафы за неоплаченный проезд планируют направлять в Федеральный дорожный фонд. Причем в полном объеме. При этом, как отметил комитет Госдумы по бюджету и налогам, пока остается неразрешенной ситуация с частными платными дорогами и дорогами, построенными в рамках государственно-частного партнерства. Причем штрафы за неоплаченный проезд станут серьезной статьей доходов.

«Федеральный дорожный фонд может пополняться в 2020–2021 годах на 1,8 млрд рублей за счет штрафов за неоплату проезда по платным автоторогам, – дал прогноз **замминистра транспорта Дмитрий Зверев** во время обсуждения законопроекта в Госдуме. – В последующие годы поступления снизятся до 800–850 млн рублей в год».

Чтобы дать нововведению зеленый свет, были разработаны специальные поправки, предусматривающие административную ответственность за проезд «зайцем» по любой платной дороге в РФ. В октябре 2020 года законопроект был принят в первом чтении и находится на дальнейшем рассмотрении Госдумы.

«Несмотря на то что закон еще не вступил в силу, ездить «зайцем» по ЦКАД не получится – водителю всё равно выписывается счет, который рано или поздно нужно будет оплатить», – подчеркнул Игорь Моржаретто.

Штраф за неоплату проезда по ЦКАД составит 2 500 рублей для легковых автомобилей и 5 500 рублей – для грузовых. При этом водитель может оплатить проезд в течение двух месяцев после официального оповещения о нарушении.

Свобода от шлагбаумов

Интересно решена система взимания платы на ЦКАД, это первая в России магистраль с системой free flow (свободный поток), без пропускных пунктов и шлагбаумов, собирающих пробки. Проезд оплачивается автоматически, когда автомобиль с транспондером проезжает под рамкой.

«На каждой из рамок установлен комплект оборудования, которое собирает информацию с проезжающих транспортных средств. Это камеры, фиксирующие факт проезда автомобиля и считывающие номера государственной регистрации; лазерные датчики, определяющие габариты автомобиля; антенны, распознающие транспондеры, а также промышленный компьютер. Именно он будет отвечать за первичную обработку информации и за ее передачу в центральную систему «Свободного потока», – рассказали в пресс-службе компании «Автодор». Там отметили, что точность этих камер – более 97% даже в условиях плохой видимости.

Скрыть номер, замазав его грязью, не выйдет – оборудование было оттестировано в различных температурных условиях, в различных скоростных режимах.

«Если на улице идет снег, дождь, грязь или мы не сможем распознать регистрационный знак, то у нас есть группы предразбора, которые в полуавтоматическом режиме будут разбирать неопределившийся номер», – рассказал заместитель председателя правления компании «Автодор» Игорь Козубенко.

На оплату проезда дается пять дней, далее автовладельца уведомляют о нарушении и дают возможность в течение 60 дней оплатить проезд без штрафа. После этого придется оплачивать и штраф, и проезд.

По словам Игоря Моржаретто, дорог нового типа с системой free flow в недалеком будущем станет намного больше, а вот старые со шлагбаумами переделывать вряд ли будут.

Дороги поумнеют

Помимо оплаты за проезд, отрабатывается возможность перехода в единую систему и всех остальных функций управления платными дорогами: видеоконтроля, метеоконтроля, реагирования на инциденты, интеллектуального управления потоками

Речь идет о системе «Умная дорога», также разработанной компанией «Казань-Телематика» и уже используемой на ЦКАД. Она предупредит водителей о необходимости сделать маневр, снизить скорость, сменить полосу и о многом другом.

«Скорость реагирования повышается в разы по сравнению с такими онлайн-сервисами, где информация о происшествиях появляется на основе сообщений от участников дорожного движения. В результате водитель может быстрее среагировать на опасную ситуацию, что потенциально сохранит тысячи жизней. В перспективе на основе такой дорожной системы можно будет оказывать дополнительные услуги – поиск заправок, парковок, моек, обслуживания авто, развлекательный контент», – рассказал «Известиям» Марсель Нигметзянов.

«Эти датчики позволяют подключенному транспорту как передавать информацию о своем передвижении, так и получать информацию полностью со всех автоматизированных систем управления дорожным движением, а именно о движении в транспортных потоках, об инцидентах и авариях, чтобы быстро среагировать, а также с систем метеомониторинга», – рассказал начальник управления развития проектов операторской деятельности госкомпании «Автодор» Игорь Колмагоров.

«Умная дорога» прекрасно сочетается с беспилотниками и может обмениваться с ними данными по современному защищенному протоколу. Таким образом, часть функций по



ориентации и контроль дорожной обстановки берет на себя интеллектуальная транспортная система.

Впрочем, это совсем отдаленная перспектива. По данным Boston Consulting Group, к 2035 году порядка 10% автомобильного транспорта будет беспилотным, а по расчетам McKinsey Global Institute, общая доля беспилотных машин (полностью и полуавтономных) к 2025 году достигнет 15–20%.

<https://iz.ru/1086968/anastasija-pisareva/postavili-ramki-platnye-dorogi-budut-rabotat-po-odnoi-sisteme>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2020.11.16; КАК ПАССАЖИРОВ ЭЛЕКТРИЧЕК ЗАЩИЩАЮТ ОТ КОРОНАВИРУСА**

Пассажиропоток в электричках с началом учебного года продолжает восстанавливаться. Каждое утро десятки тысяч человек приезжают в Петербург на работу. Среди пассажиров много студентов, командированных и туристов. В Северо-Западной пригородной пассажирской компании отмечают, что в таких условиях для обеспечения безопасности пассажиров принимаются особые меры.

Забота о здоровье пассажиров пригородных поездов начинается в депо. Все составы, прибывающие сюда на техническое обслуживание, тщательно дезинфицируются.

Обрабатываются багажные полки, ручки, поручни, спинки сидений, в общем, все поверхности, которых могут коснуться пассажиры или сотрудники поездной бригады.

Для обработки используют специальные средства, которые имеют сертификаты и разрешены для проведения дезинфекции. Все эти вещества прошли дополнительную экспертизу безопасности и эффективности во Всероссийском научно-исследовательском институте железнодорожной гигиены Роспотребнадзора, они эффективно уничтожают бактерии и вирусы, но при этом не представляют опасности для человека.

Обработка производится на основании нормативных документов, которые поступали по линии Роспотребнадзора и **ОАО «РЖД»** с начала объявления особого режима. Без специальной обработки поезда на линию не выходят.

Если стоянка поезда составляет более 30 минут, то дезинфекцию проводят и между рейсами. Этим занимается клининговая компания по договору аутсорсинга. Раньше, до пандемии, это предприятие занималось только уборкой. Сейчас компания нарастила штат, на некоторых станциях число сотрудников, занятых в приведении в порядок поездов, выросло на 30 процентов. Это неудивительно, ведь работы стало на порядок больше, а временной интервал – тот же, что и раньше.

Сейчас для обеспечения чистоты в составах используется в том числе специальное переносное оборудование. А дезинфекция проводится и путем распыления. Ежедневно обработку проходит более чем 1500 пригородных пассажирских вагонов.

В поездах «Ласточка» имеются установки обеззараживания воздуха на основе ультрафиолетового излучения, которые используются на постоянной основе. При этой системе обеззараживается циркуляционный воздух, уничтожается порядка 95 процентов всех бактерий и вирусов. Сами ультрафиолетовые лампы закрытого типа, они не представляют опасности для человека. При этом дотронуться до этой лампы или разбить плафон невозможно, так как приборы устанавливаются в запотолочном пространстве.

Сами пассажиры с повышенными требованиями безопасности сталкиваются сразу же, как только прибывают на вокзал. В залах ожидания и в кассовой зоне несколько раз в день проводится усиленная уборка с применением дезинфицирующих средств. Каждый час протираются контактные поверхности: дверные ручки, стойки справочных окон, экраны терминалов, поручни. Крупные вокзалы с наибольшим пассажиропотоком регулярно проходят полную дезинфекционную обработку силами сотрудников подразделений МЧС. За чистотой в кафе и магазинах, расположенных на вокзалах, следят арендаторы.

Также на вокзалах для пассажиров установлены бесконтактные диспенсеры с антисептическими средствами.

Важно в этот непростой период и напомнить пассажирам соблюдать социальную дистанцию. На вокзалах в кассовых зонах сделаны отметки о безопасном расстоянии, наклеены специальные стикеры на сидения в залах ожидания.

Также, чтобы у людей не было необходимости стоять в очереди за билетами, расширяются возможности по дистанционной покупке проездных документов – через мобильные приложения. С октября была упрощена процедура контроля пригородных билетов с динамическим штрих-кодом, оформленных в мобильном приложении «РЖД Пассажирам», теперь при контроле таких билетов непосредственно в поезде предъявление паспорта стало необязательным. Кроме того, пассажиры могут купить билет в терминале самообслуживания, в том числе записав его на проездной «Подорожник».

Вообще, в связи с непростой эпидемической ситуацией, на железной дороге, как и на других видах транспорта, пассажирам рекомендуется реже использовать наличные и по возможности оплачивать поездку картой. Расширение этого функционала прямо в пригородных поездах у контролера сейчас активно развивается.

В условиях пандемии пристальное внимание уделяется здоровью работников железнодорожных вокзалов, депо, сотрудников поездных бригад. Перед каждой сменой у всех специалистов измеряют температуру. Если выясняется, что сотрудник плохо себя чувствует, его сразу же отправляют домой для вызова врача.

Обязательная дезинфекция проводится не только в залах для пассажиров, но и в помещениях касс и в кабинетах, где работают специалисты, обеспечивающие функционирование вокзала. Все специалисты осуществляют свою работу в масках и перчатках, обязательно используют антисептики.

Масочный режим обязателен и для пассажиров. О том, что нужно использовать средства индивидуальной защиты, гражданам обязательно напоминают по громкой связи уже на вокзале.

Без маски в кассе не продадут билет. Данное правило продиктовано требованиями Роспотребнадзора, **Министерства транспорта Российской Федерации** и организационно-распорядительными документами субъектов Российской Федерации и **ОАО «РЖД»**.

При этом, в организации обращают внимание на то, что важно создавать условия для того, чтобы масочный режим соблюдать было не сложно. Поэтому на вокзалах установлены вендинговые аппараты по продаже средств индивидуальной защиты, также продают маски и перчатки в магазинах на вокзалах. Если пассажир опаздывает на электричку и у него нет времени добежать до терминала или магазина, уже с 23 ноября маску ему смогут продать в билетной кассе. И лишь потом выдать билет.

Кроме того, сейчас маски продают в «Ласточках», наряду с горячими, прохладительными напитками и снеками они вошли в ассортимент, который предлагается кэйтеринговой компанией. Некоторые пригородные маршруты весьма протяженные, а по рекомендациям санитарных врачей, маску следует менять не реже чем раз в два-три часа. Соответственно, если пассажир не взял с собой запас средств индивидуальной защиты, он вполне может сменить маску и вновь быть в безопасности. Также маски в поездах активно покупают семьи с детьми.

По оценкам Северо-Западной пригородной пассажирской компании, маски носят свыше 90 процентов пассажиров. Сейчас перевозчик совместно с представителями Роспотребнадзора и Управления на транспорте МВД России проводит совместные проверки по использованию средств индивидуальной защиты на вокзалах и в пригородных поездах. С нарушителями проводятся разъяснительные беседы, также пассажиров предупреждают об ответственности. Стоит отметить, что к нарушителям

относятся не только те, кто вообще не носит маски, но и те, кто надевают их, например, на подбородок.

Проезд без маски чреват для пассажира штрафом. К административной ответственности нарушителей привлекает не перевозчик, а полицейские, которые сопровождают поезд в пути следования.

В Петербурге штраф составляет 4 тысячи рублей, при повторном нарушении – 5 тысяч.

Все эти меры, что называется, призваны предупредить возможность распространения вируса, однако на тот случай, если в вагоне поезда обнаружат пассажира с признаками заболевания, в компании разработан специальный алгоритм. Если в пути следования электрички в вагоне окажется кашляющий и температурающий пассажир, то его изолируют в отдельном вагоне. Доступ туда будет перекрыт.

Далее сотрудники проинформируют локомотивную бригаду, которая вызовет медицинских работников, чтобы передать данного пассажира врачам «скорой».

У всех, кто ехал с ним в одном вагоне, возьмут контактные данные для их оповещения, в том случае если подтвердится факт заболевания пассажира.

Кстати

Стоит отметить, что в поездах не только безопасно. Этот вид транспорта позволяет и комфортно путешествовать. Сейчас в Выборг, Великий Новгород, Приозерск, Гатчину, Ораниенбаум, Зеленогорск, Петергоф, которые являются наиболее популярными туристскими направлениями, курсируют «Ласточки». Эти поезда оборудованы доступом к сети WI-FI и к бортовому мультимедийному portalу, с помощью которого можно посмотреть фильмы, послушать музыку и аудиокниги. Также в дороге можно воспользоваться бесплатными аудиогuidaми на русском и английском языках. Сейчас разработано восемь таких программ под общим названием «Экспресс в историю». Пассажиры смогут узнать об истории Павловска, Выборга, Ораниенбаума, Гатчины, Великого Новгорода, Белоострова, Луги и Невской Дубровки.

<https://rg.ru/2020/11/16/kak-passazhirov-elektrichek-zashchishchaiut-ot-koronavirusa.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.11.16; АЛТАЙСКИЙ КРАЙ ЗА ГОД-ДВА НАМЕРЕН ЗАВЕРШИТЬ ИЗЪЯТИЕ ЗЕМЕЛЬ ПОД СТРОИТЕЛЬСТВО ОБХОДА БАРНАУЛА ЗА 49 МЛРД РУБ**

Алтайский край в ближайшие год-два намерен завершить изъятие и резервирование земель под строительство обхода Барнаула с мостом через Обь, сообщил глава краевого **Минтранса** Александр Дементьев журналистам в понедельник.

«В данный момент занимаемся резервированием и изъятием земельных участков для того, чтобы была максимальная стадия готовности в случае привлечения инвестиций, включения данного объекта либо в федеральную адресную инвестиционную программу, либо выделение субсидий на это строительство», – сказал министр.

Земельных участков – достаточно много, отметил Дементьев. Где-то изымается часть участка собственника порядка 25 кв. метров, где-то это целый участок в 25 соток.

«Работа очень большая. (...) Полное изъятие земельных участков, если все так пойдет, как сейчас – без судебных разбирательств, (...) будем стараться в ближайшие год-два все эти работы закончить», – сказал **глава Минтранса**.

Согласно экспертизе проекта строительства обхода, инвестиции в его реализацию в ценах 2019 года оцениваются почти в 49 млрд рублей.

«Объект – большой, интересный, но и дорогостоящий, поскольку он предусматривает не только строительство протяженного участка дороги, но и путепроводы в разных уровнях, и самое главное – строительство еще одного мостового сооружения через Обь», – подчеркнул Дементьев.

Как сообщалось, строительство обхода Барнаула планируется реализовать для того, чтобы избавить город от проезда транзитного транспорта, следующего из Казахстана, Монголии, Китая и других государств в направлении центральных регионов России.

Ранее АО «Институт «Стройпроект» (Санкт-Петербург) было признано победителем конкурса на проектирование обхода Барнаула с предложением 682,4 млн рублей при стартовой цене закупки в 758 млн рублей.

<https://www.interfax-russia.ru/siberia/news/altayskiy-kray-za-god-dva-nameren-zavershit-izyatie-zemel-pod-stroitelstvo-obhoda-barnaula-za-49-mlrd-rub>

### **ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2020.11.16; МИНТРАНС СОВЕРШЕНСТВУЕТ ПРАВОВУЮ БАЗУ ПО ОТБ**

В октябрьском номере журнала «Транспортная безопасность и технологии» опубликована статья **Максима Пономаренко, заместителя начальника отдела координации и взаимодействия в области обеспечения транспортной безопасности Департамента транспортной безопасности и специальных программ Минтранса России**. Автор рассказывает о направлениях совершенствования нормативно-правовой базы в области обеспечения транспортной безопасности.

По его словам, приоритетные направления деятельности государственного регулятора выстраиваются с учетом последних изменений в Федеральном законе №16-ФЗ, а также исходя из правоприменительной практики в области транспортной и авиационной безопасности.

Ключевым элементом изменений является исключение для субъектов транспортной инфраструктуры (СТИ) необходимости проведения процедур категорирования, проведения оценки уязвимости и разработки плана обеспечения транспортной безопасности в отношении объектов транспортной инфраструктуры (ОТИ), не подлежащих категорированию, и транспортных средств (ТС). При этом в отношении ОТИ и ТС законодательно установлена обязанность по разработке и самостоятельному утверждению СТИ паспортов транспортной безопасности. Этим исключается необходимость предоставления в компетентный орган в области ОТБ сведений для категорирования, результатов оценки уязвимости и планов обеспечения транспортной безопасности для утверждения.

Максим Пономаренко приводит перечень разработанных **Минтрансом РФ** нормативно-правовых актов, необходимых для СТИ, чтобы выполнить новые требования ОТБ на практике. В их числе требования по ОТБ для ОТИ и ТС по видам транспорта, требования по обеспечению транспортной безопасности для ОТИ, не подлежащих категорированию, типовая форма паспортов обеспечения транспортной безопасности ОТИ и ТС, не подлежащих категорированию, по видам транспорта, порядок утверждения паспортов ОТБ.

Приводятся в статье также те НПА, которые требуют принятия и находятся в стадии разработки или согласования. Необходимо издать порядок доступа к данным с технических средств ОТБ ОТИ и ТС и передачи информации подразделениям уполномоченных федеральных органов исполнительной власти, порядок категорирования ОТИ, определить перечень объектов систем связи, навигации и управления движением ТС, являющихся ОТИ, а также утвердить ряд других документов.

Затронут в статье также вопрос гармонизации требований к авиационной и транспортной безопасности. Автор рассказывает об узких местах в нормативно-правовом регулировании, о дублировании ряда норм, а также перечисляет меры, которые правительство намерено принять для устранения излишнего регулирования в обеспечении транспортной безопасности воздушного транспорта.

[https://www.securitymedia.ru/publication\\_one\\_321.html](https://www.securitymedia.ru/publication_one_321.html)

### **ПРАЙМ; 2020.11.16; ТУРИСТИЧЕСКИЙ НАЦПРОЕКТ ОБЕСПЕЧИТ ПРОДУКТИВНОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ СО СМЕЖНЫМИ ОТРАСЛЯМИ – ОСИГ**

Программы, представленные в новом национальном проекте развития туризма, которые связаны с другими смежными отраслями, помогут объединить усилия сразу нескольких **нацпроектов** и выстроить продуктивное межведомственное и междисциплинарное взаимодействие, заявил РИА Новости **исполнительный директор, вице-президент Общенационального союза индустрии гостеприимства (ОСИГ) Алексей Волков.**

В сентябре вице-премьер правительства РФ Дмитрий Чернышенко заявлял на совещании президента РФ Владимира Путина с членами правительства, что **нацпроект** в сфере туризма, который ставит цели на ближайшие 10 лет, проходит финальную стадию доработки. А ранее в понедельник он отметил, что считает важным начать реализацию мероприятий этого **нацпроекта** в стране уже к будущему летнему сезону.

«Несколько месяцев велась активная работа по подготовке проекта. Важно, что в новом проекте основной из акцентов сделан на инфраструктуре и транспортной доступности. Эти программы проекта связаны в том числе с комфортной городской средой и транспортной инфраструктурой, за которую отвечают Минстрой и **Минтранс России.** Уверены, что в дальнейшем по данному вопросу совместными усилиями из нескольких национальных проектов можно выстроить продуктивное межведомственное и междисциплинарное взаимодействие», – сказал Волков.

Вице-президент ОСИГ подчеркнул, что сегодня все ждут итоговый вариант паспорта национального проекта и надеются, что в нем появятся такие стратегические направления, как кадровое обеспечение, а также детский, семейный туризм и молодежный туризм, которые создают платформу для развития всей индустрии гостеприимства и служат основой туризма будущего.

«Понимаем, что в 2021 году в **нацпроекте**, скорее всего, еще не будет достаточного финансирования, но очень бы хотелось стартовать уже с 2021 года, продолжить программу популярной грантовой поддержки, кешбэка и других форм развития туризма, которым сегодня уделяется особое внимание. Важно запустить все механизмы развития: нормативное регулирование, маркетинг, кадровую политику и образование, а также поддержку инвесторов, ведь только за счет государства сформировать основной базис развития не удастся», – заключил Волков.

### **КОММЕРСАНТЬ (УФА); ЕЛЕНА ЧИРКОВА; 2020.11.17; МЭРИЯ РАЗВОДИТ МОСТЫ; ВЛАСТИ УФЫ ПЫТАЮТСЯ РАСТОРГНУТЬ ДОГОВОР С ПОДРЯДЧИКОМ СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА ЗА 8,7 МЛРД РУБЛЕЙ**

Арбитражный суд Башкирии назначил на 14 декабря рассмотрение иска Управления по строительству, ремонту дорог и искусственных сооружений уфимской администрации к АО «Уралмостострой», связанному с предпринимателем Павлом Рабухиным. Городские власти намерены добиться расторжения контракта на строительство моста в створе Интернациональной стоимостью 8,7 млрд руб. «Уралмостострой» с требованиями мэрии не согласен и ответными исками пытается запретить управлению расторгать договор. Эксперты полагают, что подрядчику удастся отстоять контракт только в том случае, если он сможет доказать, что городские власти препятствовали производству работ.

Управление по строительству, ремонту дорог и искусственных сооружений администрации Уфы (УСРДиС) через суд пытается добиться расторжения муниципального контракта на строительство моста через реку Белую в створе улицы Интернациональной. На 14 декабря арбитражный суд Башкирии назначил рассмотрение иска управления к генподрядчику строительства моста – АО «Уралмостострой».

Суть исковых требований в материалах дела не указана.

В пресс-службе администрации Уфы вчера на запрос „Ъ“ не ответили.



В «Уралмостострое» также отказываются говорить на тему судебных разбирательств с мэрией Уфы. Павел Рабухин вчера был недоступен для комментариев. Ранее собеседник „Ъ“ в компании отмечал, что город не заложил финансирование проекта строительства моста на 2020 год.

С января 2020 года тендер по отбору подрядчика строительства моста проводили трижды. «Уралмостострой» каждый раз признавали победителем, однако результаты отменялись после вмешательства ФАС. Последний тендер состоялся 6 апреля, предприятие снова было названо победителем. Позже с «Уралмостострой», который до этого строил Затонский мост и сейчас строит мост-вставку на выезде из Уфы в аэропорт, заключили контракт стоимостью 8,7 млрд руб. По условиям договора, подрядчик должен к ноябрю 2025 года сдать в эксплуатацию мост длиной 1,3 км с подъездными путями, провести реконструкцию участков дорог на Тоннельной и Интернациональной улицах, а также построить тоннель под улицей Комарова.

В минувшую пятницу на пресс-конференции глава минтранса Башкирии **Алан Марзаев**, говоря о планах республики на 2021 год, не упомянул строительство моста в створе Интернациональной. Позже господин Марзаев пояснил, что включать его в проекты 2021 года «было бы слишком смело». «Сейчас идет судебное разбирательство, и я не могу предсказать, когда тяжба закончится. Стоимость строительно-монтажных работ превышает 8 млрд рублей, естественно, данный объект мы собственными силами не вытянем. Выделим сначала средства из республиканского бюджета и будем просить финансирование федеральное», – добавил он.

В июне «Уралмостострой» обратился с иском к УСРДиС. Предприятие требует передать им проектную и разрешительную документацию, территорию под стройплощадку, а также просит в качестве обеспечительной меры запретить мэрии совершать «любые действия, направленные на односторонний отказ от исполнения муниципального контракта», и «любые действия, направленные на расторжение с истцом муниципального контракта». «Уралмостострой» также требовал взыскать в УСРДиС 400 тыс. руб. по муниципальному контракту. Суть требования в материалах дела не уточняется. Арбитражный суд Башкирии требования об обеспечительной мере не поддержал. В решении указано, что требования истца и «испрашиваемые обеспечительные меры в виде запрета ответчику совершать направленные на односторонний отказ от исполнения муниципального контракта не связаны с предметом спора». «Уралмостострой» пытался оспорить решение, однако кассационная инстанция оставила решение без изменений.

«Уралмостострой» пытается доказать, что заказчик не исполнил обязательства передать строительную площадку и техническую документацию, в связи с чем подрядчик не имеет возможности вести строительные работы. Если подрядчику удастся доказать данные обстоятельства, то заказчик не сможет расторгнуть контракт, поскольку судом будет констатировано отсутствие просрочки выполнения строительных работ, а значит будет презюмироваться фактическое продление сроков исполнения контракта. Если подрядчик не докажет, что заказчик препятствовал производству работ, то, вероятнее всего, контракт будет расторгнут из-за нарушения сроков работ», – считает руководитель направления «Разрешение IT & IP споров» юридической фирмы «Рустам Курмаев и партнеры» Ярослав Шицле.

«Если отталкиваться от предмета иска, то можно предположить банальную нерасторопность со стороны мэрии, которую „Уралмостострой“ подгоняет поскорее исполнить свои обязательства по контракту», – говорит адвокат Андрей Саунин. Он также отмечает, что начало судебных разбирательств может быть связано в том числе с неисполнением сторонами негласных договоренностей.

<https://www.kommersant.ru/doc/4574898>

### **КОММЕРСАНТЬ (Н.НОВГОРОД); АНДРЕЙ РЕПИН; 2020.11.17; В КОНЦЕ ТОННЕЛЯ СВЕТ НЕ ЗАБРЕЗЖИЛ; НИЖЕГОРОДСКОЕ МЕТРО ИЩЕТ ДЕНЬГИ НА ПРОВЕДЕНИЕ ТЕХНИЧЕСКОГО АУДИТА**

Нижегородскому метрополитену требуется аудит всей технической инфраструктуры. Изучив коммерческие предложения, в МП «Нижегородское метро» оценили проведение обследования. МП «Нижегородское метро» не спешит предоставить необходимое финансовое обоснование затрат и техническое задание для проведения аудита. В минфине Нижегородской области назвали сумму колоссальной, сообщив, что в коронавирусный период сокращения расходов практически невозможны. Руководство метро готово доказывать необходимость этих затрат.

МП «Нижегородское метро» запросило в бюджете 150 млн руб. на проведение полного аудита всей имеющейся у предприятия технической инфраструктуры, рассказал председатель комитета по транспорту и связи нижегородского заксобрания Владимир Солдатенков на заседании. В МП «Нижегородское метро» сообщили, что часть систем по закону нуждаются в плановой замене и модернизации. Если этого не произвести, в дальнейшем может быть ситуация, когда из-за неработающих систем придется закрывать некоторые входы в метро. Вопрос о техническом обследовании метрополитена назрел давно, и перед муниципальным предприятием была поставлена задача провести его самостоятельно. Однако в МП не нашлось ни соответствующих специалистов, ни инструментария. «После проведения аудита мы будем иметь объективную картину и полную информацию о техническом состоянии всей инфраструктуры метрополитена», – пояснил депутат Солдатенков, предложив руководству муниципального предприятия пояснить, откуда появилась оценка в 150 млн руб. Гендиректор МП «Нижегородское метро» Олег Яушев рассказал, что подготовка к проведению полного технического аудита была новым опытом для предприятия, для формирования предварительной цены были взяты данные коммерческих компаний. «Мы сами с этими вещами никогда раньше не связывались. От потенциальных аудиторов мы получили три предложения, в которых стоимость работ составила от 150 до 167,2 млн руб. Срок проведения аудита составит не менее полугода без учета времени, которое потребуется на проведение конкурсных процедур. Будут проверены все инженерные системы и сооружения. Результаты позволят оценить объем необходимого ремонта и модернизации, выстроить очередность этих мероприятий и подсчитать материальные затраты», – отметил руководитель метрополитена.

**Министр транспорта Нижегородской области Николай Саватеев** заявил, что на протяжении года не мог получить ответа на вопрос по поводу ценообразования «Метрополитен жизненно важен для транспортной инфраструктуры, а деньги, выделяемые на аудит, должны сразу пойти в дело. Но никакого обоснования для выделения этих средств, никакого технического задания для проведения аудита я так и не увидел. Если мы сейчас выйдем с инициативой выделить эти средства без имеющихся оснований, сначала к **минтрансу** появятся вопросы у министерства финансов, а потом – у контрольно-счетной палаты». Министр финансов области Ольга Сулима добавила, что считает сумму в 150 млн руб. на проведение аудита метро колоссальной: «У меня даже волосы зашевелились, когда я ее услышала. Обосновать ее будет практически невозможно». Она рассказала, что за годы своей карьеры успела поработать в такой крупной компании, как ЛУКОЙЛ, но там максимальная стоимость технического аудита составляла не более 30–40 млн руб. «У нас бюджет в 2021 году сверстан с предельным дефицитом в 15 млрд руб., искать каждую лишнюю копейку в нем будет очень сложно. Нам нужно как-то пережить следующий год, который будет значительно сложнее. Неизвестно, как себя поведет коронавирус и как будут работать предприятия, если вообще будут...» – сообщила министр.

По мнению Николая Саватеева, в сложных финансовых условиях средства на проведение аудита, скорее всего, придется привлекать в виде займов и за них придется платить проценты, что будет являться дополнительной нагрузкой на областной бюджет. «Мне кажется, если подготовить нормальное техническое задание, эти цифры можно будет сократить», – уверен министр. Он поручил руководству городского департамента транспорта и метрополитену «за сутки наверстать год, который был упущен», и к вечеру 17 ноября подготовить необходимые обоснования для технического аудита. Господин Саватеев считает, документы эти у муниципалитета должны быть – МП «Нижегородское метро» должно было сверяться с ними, когда собирала коммерческие предложения на проведение аудита. Вечером того же дня пакет документов должен быть предоставлен на рассмотрение **минтранса**.

Подводя итог обсуждения, Владимир Солдатенков заявил, что по итогам совещания в **минтрансе** необходимо будет срочно решать вопрос с выделением средств на проведение аудита. Кроме него и последующих за этим работ у метрополитена есть первоочередные расходы на обеспечение транспортной безопасности и поддержание своей работоспособности. Отметим, что общий запланированный объем расходов метро на 2021 год составляет 2,045 млрд руб., а его собственные доходы почти вчетверо меньше – 577,9 млн руб. В результате без господдержки областного бюджета запланированный убыток предприятия может составить 1,47 млрд руб. Пока не очень понятно, в каких объемах будут компенсированы выпадающие доходы МП «Нижегородское метро». Вероятно, на эти цели Нижний Новгород может направить 800 млн руб., планировавшихся для покрытия расходов «Нижегородпассажиравтотранса», который передается в собственность региона.

<https://www.kommersant.ru/doc/4574843>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.11.17; ТРАСС-ТЕСТ; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ПРЕДЛОЖИЛА УТОЧНИТЬ УСЛОВИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ПЛАТНЫХ ДОРОГ**

Освещенность платных дорог нужно увеличить, а прогноз трафика в концессионных соглашениях понизить до реальных значений, считают в Счетной палате (СП). К таким выводам контрольное ведомство пришло по итогам проверки строительства нового выхода на МКАД и участка с 15-го по 58-й км трассы М-11 Москва – Санкт-Петербург.

По мнению аудиторов, концессионные соглашения в этой сфере пока не оправдали себя, так как вместо оптимизации бюджетные расходы выросли. Дополнительно 5,6 млрд рублей компенсации из бюджета было заплачено концессионерам за недополученный доход из-за слишком долгой процедуры изъятия и оформления земельных участков, пришли к выводу в СП. К тому же, по мнению аудиторов, в соглашениях были завышены прогнозные значения трафика автомобилей. В результате общая сумма оплаты за проезд, которую получает концессионер от автомобилистов, никогда не превышает предельный показатель и не признается сверхдоходом. Если бы прогноз трафика был реалистичным, то есть в 2,5 раза ниже, половина суммы сверх установленной планки перечислялась бы в доход государства, отмечают в СП. Кроме того, государство должно участвовать в определении тарифов на проезд, считают аудиторы.

Стоит также пересмотреть требования к транспортно-эксплуатационным характеристикам платных участков. Например, освещение устроено по правилам, применимым к бесплатным дорогам, а там скоростной режим ниже, указали в СП.

В госкомпании «Автодор» «Российской газете» пояснили, что выводы Счетной палаты основаны на первых пилотных концессионных соглашениях. Весь риск трафика был в полном объеме принят на себя частными инвесторами, а государство было избавлено от предоставления гарантии минимального дохода. При этом, негативный опыт уже учтен. Стоимость проезда регулирует госкомпания, а плата собирается в пользу Российской

Федерации. «Концессионные соглашения позволяют существенно снизить расходы бюджета с учетом стоимости содержания и эксплуатации автомобильной дороги на всем протяжении срока концессии (25 лет)», – отметили в госкомпании.

<https://rg.ru/2020/11/17/schetnaia-palata-predlozhila-utochnit-usloviia-stroitelstva-platnyh-dorog.html>

### **ТАСС; 2020.11.17; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ПРЕДЛОЖИЛА ПОВЫСИТЬ ТРЕБОВАНИЯ К ПЛАТНЫМ ДОРОГАМ**

Счетная палата предлагает пересмотреть требования к транспортно-эксплуатационным характеристикам платных автомобильных дорог. Об этом говорится в пресс-релизе ведомства по итогам проверки концессионных соглашений по строительству двух платных трасс – «Новый выход на МКАД» и М-11 «Нева» (участок 15-58 км).

«Сейчас они [требования к транспортно-эксплуатационным характеристикам] не отличаются от требований к бесплатным дорогам, при этом скоростные режимы разные», – подчеркнули в ведомстве.

«Освещение на участке 15-58 км автодороги Москва – Санкт-Петербург устроено согласно установленным требованиям, то есть вблизи населенных пунктов и на транспортных развязках, а это только 30% его протяженности. При этом это платный участок дороги. Там разрешенные скорости более высокие, это влияет на безопасность движения», – привели пример в Счетной палате.

В контрольном ведомстве также заявили о необходимости пересмотра методики определения стоимости проезда. По условиям соглашений, концессионер может ее устанавливать исходя из востребованности любого отдельно взятого участка трассы. В результате тариф за 1 км пути на разных участках может отличаться более чем в три раза, подчеркнули в Счетной палате.

«На маршруте Москва – Шереметьево-2 с трафиком 4,6 млн автомобилей за 2019 год стоимость проезда для легкового транспорта составила 310 рублей за 10,5 км пути, или 30 рублей за 1 км. По маршруту от Шереметьево-2 до Московского малого кольца с трафиком 70 тыс. автомобилей за год максимальная стоимость проезда составила 250 рублей, но уже за 28 км, или девять рублей за 1 км», – отметил аудитор Виктор Богомолов.

«Мы готовы совместно с **Министерством транспорта** и Счетной палатой вести работу по изменению методики расчета платы за проезд. Также государственная компания полностью поддерживает необходимость повышения качества услуг и потребительских свойств и готова принять активное участие в разработке дополнительных требований к проектированию и строительству платных автомобильных дорог высших категорий», – прокомментировал результаты проверки первый замглавы «Автодора» Сергей Перников.

#### **Условия концессионных соглашений**

Счетная палата предлагает пересмотреть условия концессионных соглашений на строительство автомобильных дорог. Как правило, государство заключает концессии для оптимизации бюджетных расходов и привлечения частных инвестиций в экономику.

«Заключение концессионных соглашений для строительства этих дорог не только не помогло оптимизировать бюджетные расходы, но и привело к дополнительным расходам бюджета в размере 5,6 млрд рублей. Эту сумму государство выплатило концессионерам в качестве компенсации за недополученный доход. Причина такой ситуации – длительная процедура изъятия и оформления земельных участков под строительство дорог», – отмечается в сообщении СП.

Аудитор Валерий Богомолов также отметил, что в России сложилась практика заключения концессий до решения земельных вопросов. В таком случае появляется риск срыва сроков строительства и необходимость дополнительного бюджетного финансирования. «Именно это произошло в ходе реализации проверенных соглашений –

из-за нарушения сроков предоставления земельных участков не были соблюдены плановые сроки строительства, эксплуатация этих участков дорог началась с задержкой на 1 и 2 года», – уточнил он.

Второй недостаток концессий, по мнению СП, – порядок расчета предельного размера дохода, который может оставаться в распоряжении концессионера. Эта норма рассчитана на основе прогнозных значений трафиков, которые определил концедент (представитель государства в рамках соглашений) на этапе проведения конкурсов.

«Все, что больше указанной суммы, считается сверхдоходом, 50% которого нужно направить государству. При этом проверка показала, что прогнозные значения трафика были завышены, из-за чего сверхдоход получен не будет», – подчеркнули в ведомстве.

«В ходе мероприятий мы достоверно установили, что прогноз трафика завышен и отчетность хромает в пользу концессионера. Фактический трафик в среднем в 2,5 раза ниже прогнозного. При этом актуализация и корректировка прогнозных значений условиями концессионных соглашений не предусмотрена», – добавил аудитор.

<https://tass.ru/ekonomika/10018369>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.11.16; РАБОТОСПОСОБНОСТЬ ВОДИТЕЛЕЙ АВТОБУСОВ БУДЕТ ОТСЛЕЖИВАТЬ СИСТЕМА КОНТРОЛЯ

**Минтранс** инициировал внесение изменений в законодательство о городском пассажирском транспорте для контроля состояния работоспособности водителей, сообщили в министерстве.

На пассажирском транспорте помимо тахографов предполагается внедрить системы мониторинга состояния работоспособности водителей для повышения безаварийности и снижения количества дорожно-транспортных происшествий. Системы устанавливаются в процессе обновления подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», отметили в **Минтрансе**.

«Внедрение систем мониторинга, контроля и поддержания состояния водителей в пути обеспечивается на городском пассажирском транспорте вместимостью более восьми пассажирских мест. При этом **Минтрансом** инициировано внесение изменений в проект федерального закона «Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» в части установления требований по оснащению легкового такси указанными системами» – пояснили «РГ» в **Минтрансе**.

Как отметили в министерстве, в первой декаде 2020 года был реализован пилотный проект по применению систем мониторинга, контроля и поддержания состояния водителей в пути. По результатам тестирования принято решение разделить системы на два функциональных типа. Одна система будет поддерживать работоспособность водителей, другая – контролировать их состояние. Сегодня на каждый тип указанных систем при содействии **Минтранса** ведется разработка соответствующих национальных стандартов.

Стандарты будут добровольными, но их закрепят в законодательстве. При этом в случае госзакупок такие стандарты могут быть обязательными.

Ранее 16 ноября издание «Ведомости» сообщило, что контролировать состояние водителей автобусов будут с помощью специальных браслетов.

В прошлом году в интервью «Российской газете» о таких браслетах рассказал руководитель **Ространснадзора Виктор Басаргин**. Он отметил, что вслед за тахографами, которыми уже оснащены все автобусы, на пассажирский транспорт придут браслеты для водителей, которые будут считывать давление, пульс и другие показатели для фиксации критической усталости водителей.



<https://rg.ru/2020/11/16/rabotosposobnost-voditelej-avtobusov-budet-otslezhivat-sistema-kontrolia.html>

### **ИЗВЕСТИЯ; 2020.11.16; МИНТРАНС ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ВВЕДЕНИЕ «ПРОТИВОСОННЫХ» ВОДИТЕЛЬСКИХ СИСТЕМ**

Результаты тестирования систем мониторинга, контроля и поддержания состояния водителей в пути, проведенного в первой декаде 2020 года, доказали свою эффективность. Так, 16 ноября в пресс-службе **Министерства транспорта России** прокомментировали «Известиям» внедрение в 2021 году «противосонных» систем для российских водителей.

«По результатам тестирования принято решение о разделении указанных систем на два функциональных типа: поддержания работоспособности водителей и контроля состояния водителей. Сегодня на каждый тип указанных систем при содействии **Минтранса** ведется разработка соответствующих национальных стандартов», – информирует министерство.

Уточняется, что стандарты по данным системам будут добровольными, при этом для государственных закупок требования стандартов могут быть обязательны. Кроме того, пунктом 14 дорожной карты предполагается законодательное закрепление таких систем.

**Системы устанавливаются в процессе обновления подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» для повышения безаварийности работы водителей и уменьшения количества ДТП.**

Внедрение систем мониторинга состояния водителей обеспечивается на городском пассажирском транспорте вместимостью более восьми пассажирских мест.

Также **Минтрансом** инициировано внесение изменений в проект федерального закона «Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» в части установления требований по оснащению такими системами и легкового такси.

Ранее, 16 ноября, «Известия» сообщали о внедрении систем контроля за состоянием водителей автобусов в России в 2021 году – утверждение нацстандарта запланировано на июнь следующего года.

В частности, по информации отраслевого союза «Нейронет», в Нижнем Новгороде и Туле уже тестируются прототипы контролирующих устройств, а именно браслеты на руку и устройства с искусственным интеллектом на базе камер.

<https://iz.ru/1087658/2020-11-16/mintrans-prokomentiroval-vvedenie-protivosonnykh-voditelskikh-sistem>

### **ИЗВЕСТИЯ; 2020.11.16; ЭКСПЕРТ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ПЛАНЫ НАДЕТЬ БЕССОННЫЕ БРАСЛЕТЫ НА ВОДИТЕЛЕЙ**

Пока средства для предупреждения сна водителей за рулем не прошли проверку и обкатку, говорить об их эффективности рано, рассказал «Известиям» член Общественного совета при **Министерстве транспорта России** **Илья Зотов** в понедельник, 16 ноября.

Ранее в этот день «Ведомости» сообщили, что в России водителей пассажирских автобусов в 2021 году обяжут использовать средства для предупреждения сна за рулем.

**Минтранс** уже разрабатывает национальный стандарт требований к таким системам. Его утверждение запланировано на июнь следующего года. Один из тестируемых в России девайсов – это браслет на руку, работающий с применением методов электромиографии.

«Любое техническое решение проходит проверку перед запуском, чтобы понять реальную пользу и влияние на сокращение случаев аварийности на дорогах. При этом следует учесть возможность доработки продукта уже после запуска, чтобы он подходил более широкому числу водителей и не доставлял неудобств во время управления

транспортным средством. Стоит заметить также, что должен пройти переходный период, чтобы водители привыкли к действующей системе», – сказал Илья Зотов.

В части контроля за водителями в Москве столичный транспорт дополнительно планирует использовать «умные» камеры, отметил эксперт. По его словам, камера в кабине в режиме онлайн будет сканировать лицо водителя и фиксировать признаки, сигнализирующие о его усталости.

Илья Зотов отмечает, что пока данные технологии для российских регионов не доступны. Поэтому решения рабочей группы «Нейронет» должны быть бюджетными, чтобы регионы в добровольном порядке начали переходить на них. При условии, что эти системы действительно позволяткратно сократить уровень аварийности на дорогах, подчеркнул член Общественного совета при **Министерстве транспорта России**.

Среди пилотных регионов данных решений может выступить городской транспорт Твери, где активно идет транспортная реформа и закуплены новые автобусы, заключил Илья Зотов.

О том, что российские компании разрабатывают специальные системы, которые не только контролируют усталость водителя, но и следят за тем, чтобы он не отвлекался от дороги, в ноябре прошлого года писали «Известия». Тогда сообщалось, что проект «Нейронет», представляющий собой нейрокепку, способную фиксировать утомление, потерю концентрации, а также следить за мышечной активностью водителя, в рамках эксперимента уже внедрили на шести школьных автобусах в Новгородской области.

Устройства «Антисон» тогда планировали установить в столичном наземном транспорте, а к концу 2019-го первые машины, выполняющие заказы «Яндекс.Такси», должны были получить камеры Yandex Signal Q1. Это инфракрасная камера, работающая на основе технологий искусственного интеллекта компании VisionLabs. Она постоянно считывает 68 ключевых точек на лице человека.

<https://iz.ru/1087676/2020-11-16/ekspert-prokommentiroval-plany-nadet-bessonnye-braslety-na-voditelei>

### **ГОВОРIT МОСКВА; 2020.11.16; МОСКОВСКИЕ ТАКСИСТЫ НЕ ПОДДЕРЖАЛИ ИДЕЮ ПРОТИВОСОННЫХ БРАСЛЕТОВ**

Ранее **Минтранс** заявил, что с 2021 года все водители из этой сферы будут обязаны носить устройство, контролирующее степень усталости.

В эфире радиостанции «Говорит Москва» **председатель профсоюза столичных таксистов Александр Макаров** заявил, что подобные идеи более актуальны для водителей автобуса. По его мнению, уставшему поможет только отдых.

«В такси условия труда и отдыха абсолютно не соблюдаются. В зависимости от того, сколько человек находится за рулём, накапливается усталость. Я думаю, что в городе этот браслет мало чем поможет. А на трассе, автобусникам, да, чтобы не укачало. Если водитель такси засыпает в городе, значит, что он не спал больше суток. Его уже пушкой не разбудишь! Не то, что браслетом».

Всего сейчас разрабатываются три технологии: противосонный браслет, неинвазивный нейроинтерфейс, считывающий активность головного мозга, и программное обеспечение с искусственным интеллектом на базе камеры – оно будет контролировать состояние водителя.

<https://govoritmoskva.ru/news/253338/>

### **ТАСС; 2020.11.16; ПОЕЗД ПОБЕДЫ ВПЕРВЫЕ ПРОЕХАЛ ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ**

Передвижной музей «Поезд Победы» впервые проехал по Крымскому мосту в Керчь. Прямую трансляцию движения железнодорожного состава через Керченский пролив ведет телеканал «Крым 24».

«Поезд Победы» – масштабный исторический проект, посвященный 75-летию Победы в Великой Отечественной войне. Экспозиция размещена в восьми вагонах, каждый из которых оформлен и посвящен отдельной теме – от довоенного плацкарта до победного трофейного. Она включает в себя 50 видеопроекторов, 18 видеостен и 12 тач-столов, а также реальные предметы и вещи военного времени. Поезд движется по линии фронта: он начал свой путь в Москве с Белорусского вокзала и прошел уже несколько городов, в том числе Владикавказ и Новороссийск.

«В Керчи поезд простоит двое суток – два полноценных дня. Мы планируем порядка 650 человек пригласить на эту выставку. Сразу после Керчи он поедет в Севастополь, затем по ранее намеченному маршруту вернется в Москву, где, если не ошибаюсь, будет произведено техническое обслуживание и поезд пойдет на Владивосток», – рассказал ТАСС секретарь крымской дирекции Года памяти и славы Евгений Костылев.

Первые экскурсии на поезд в Керчи проведут утром во вторник, уточнил он, добавив, что из-за пандемии нового коронавируса музей смогут организованно посетить только журналисты, студенты и школьники. «Списки сформированы, предусмотрено резервное время для людей, которые самостоятельно прибудут на эту выставку. Но нет уверенности, что они смогут ее посетить, поскольку все это проходит под четким контролем Роспотребнадзора, будет обеспечен жесткий режим прохода: масочный режим, термометрия, дезинфекция рук. Все волонтеры (волонтеры Победы, волонтеры-медики) прошли тестирование на отсутствие коронавирусной инфекции. Поездная бригада из восьми человек тоже прошла соответствующие анализы», – рассказал Костылев.

Планировалось, что состав заедет в Феодосию, но из-за большой загрузки график изменили. Во второй раз «Поезд Победы» побывает в Крыму уже в 2021 году. «Как только мы получим вакцину от коронавируса, население начнет вакцинироваться и будет создан благоприятный эпидемический фон, поезд запланирован на посещение Крыма еще раз. И это будет не только город-герой Керчь. Это будут знаковые большие города на пути следования до Севастополя», – отметил Костылев.

Проект реализован командой творческой мастерской «Невский баталист» совместно с медиагруппой «Красный квадрат», при поддержке Министерства науки и высшего образования Российской Федерации, **ОАО «Российские железные дороги»** и общественной организации «Волонтеры Победы». Посещение экспозиции – бесплатное для всех желающих. Выставка доступна для аудитории 12+, так как некоторые фрагменты содержат сцены жестокости. Уже сейчас панораму поезда может увидеть любой желающий на сайте поездпобеды.рф в режиме онлайн.

О Крымском мосте

Крымский мост – самый длинный в России и Европе, он соединяет Керченский полуостров (Крым) с Таманским полуостровом (Краснодарский край). Мост обеспечивает бесперебойное сообщение между Крымом и другими регионами России. Железнодорожное движение по Крымскому мосту было открыто 23 декабря 2019 года.

<https://tass.ru/v-strane/10018245>

### **ПРАЙМ; 2020.11.16; РЖД ПОЛУЧИТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА ИЗ БЮДЖЕТА РОССИИ В 2021**

Комитет Госдумы по бюджету и налогам поддержал ряд поправок к проекту федерального бюджета на 2021-2023 годы, которые допускают возможность выделения **ОАО «Российские железные дороги» (РЖД)** в 2021 году дополнительных бюджетных средств. Одна из правительственных поправок разрешает в 2021 году по решению кабмина РФ направить дополнительные средства федерального бюджета в объеме до 7,5 млрд рублей на предоставление субсидий **РЖД** в целях компенсации потерь в доходах, возникающих в результате госрегулирования тарифов на услуги по использованию инфраструктуры

железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые при осуществлении перевозок пассажиров в пригородном сообщении.

Данные средства могут быть предоставлены РЖД в случае поступления в федеральный бюджет субсидии из бюджета города Москвы в объеме до 5 млрд рублей и из бюджета Московской области до 2,5 млрд рублей в целях обеспечения транспортной доступности населения и сохранения объема транспортной работы.

«Поправка говорит о том, что если Москва перечислит 5 миллиардов рублей дополнительно, а Мособласть – 2,5 млрд рублей, то можно увеличить ассигнования РЖД на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов», – пояснила на заседании комитета первый замглавы Минфина Татьяна Нестеренко.

Еще две правительственных поправки устанавливают возможность использования по решению кабмина в 2021 году средств неиспользованных ранее взносов в уставный капитал РЖД. В частности, за счет взносов, осуществленных ранее на реализацию проекта интеграции остановочных пунктов радиальных направлений Московского железнодорожного узла в Малое кольцо Московской железной дороги, РЖД сможет использовать до 457,56 млн рублей на реализацию проекта «Строительство объектов железнодорожной инфраструктуры Киевского направления Московской железной дороги.»

Еще до 3,415 млрд рублей РЖД будет вправе использовать на реализацию проекта «Организация пригородно-городского пассажирского железнодорожного движения на участке Подольск – Нахабино (МЦД-2) за счет неиспользованных средств взносов, осуществленных на реализацию инвестиционных проектов по развитию железнодорожной инфраструктуры Московского транспортного узла. Поправка дает право РЖД «использовать остатки, которые были по инвестиционному проекту в целях ненарушения сроков на участке Подольск-Нахабино», сообщила Нестеренко.

Еще одна поправка была внесена главами комитетов по бюджету и по транспорту Андреем Макаровым и Евгением Москвичевым.

Она устанавливает возможность представления взноса в уставный капитал РЖД в целях реализации проектов развития железнодорожной инфраструктуры центрального транспортного узла с учетом организации диаметральных маршрутов в пределах средств, поступающих от бюджета города Москвы, пояснил Макаров.

«Москва предлагает в данном случае направить на эти цели средства в объеме до 26 миллиардов рублей. Соответственно, есть предложение установить текстовую норму, которая позволяет эти средства, если она будут представлены Москвой в пределах 26 миллиардов, РЖД получит дополнительные средства из бюджета России в 2021, направить на центральный транспортный узел», – сообщил Макаров.

<https://1prime.ru/business/20201116/832346847.html>

### **ГЕНПРОКУРАТУРА; 2020.11.17; ГЕНПРОКУРАТУРА РОССИИ КОНТРОЛИРУЕТ СИТУАЦИЮ, СВЯЗАННУЮ С УСТРАНЕНИЕМ НАРУШЕНИЙ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СТИВИДОРНЫХ КОМПАНИЙ**

В Генеральной прокуратуре Российской Федерации на особом контроле находятся вопросы, связанные с деятельностью стивидорных компаний, осуществляющих перевалку угля в морских портах г. Находки – Находке и Восточном (в этих двух портах перегрузку ведут 12 организаций). Совокупный объем их производственной деятельности в среднем не превышает около 50 млн тонн в год.

Генеральной прокуратурой РФ совместно с Дальневосточной транспортной прокуратурой, начиная с 2018 г., ведется работа по понуждению стивидорных компаний привести свою деятельность в соответствие с требованиями законодательства об охране окружающей

среды, о санитарно-эпидемиологическом благополучии населения. Контролируя соблюдение ими действующего законодательства, работники Генеральной прокуратуры РФ периодически осуществляют выезды в Находкинский городской округ, проводят приемы граждан, организуют межведомственное взаимодействие. В частности, в ходе последнего выезда в конце октября 2020 г. прокуроры совместно с представителями Минтранса России, Минприроды России при участии правительства Приморского края посетили детский сад и школу, расположенные непосредственно за границами санитарно-защитных зон предприятий морского порта Находка.

В результате принимаемых мер стивидоры дополнительно приобрели системы пылеподавления, пылеулавливающие устройства, снегогенераторы, системы орошения, газоанализаторы, специализированную уборочную технику. Места хранения штабелей угля оборудованы подпорными габаритными стенками и пылеветрозащитными щитами.

По итогам реагирования Генеральной прокуратуры Российской Федерации Минтранс России внес изменения в Правила оказания услуг по перевалке грузов в морском порту, закрепив понятие «закрытой перевалки угля». Данные поправки направлены на сокращение выбросов загрязняющих веществ и минимизацию негативного воздействия на окружающую среду.

Результаты последних проверок свидетельствуют об отсутствии системных нарушений экологических прав граждан, что подтверждается результатами социально-гигиенического мониторинга и контроля состояния атмосферного воздуха, проводимых органами контроля в указанных морских портах (из 1109 отобранных проб в 2020 г. выявлено 7 превышений предельно допустимых концентраций вредных (загрязняющих) веществ (в 2019 г. – 31)).

Несмотря на наметившуюся тенденцию к стабилизации экологической и санитарно-эпидемиологической обстановки в Находкинском городском округе, органами прокуратуры все же выявляются определенные нарушения. Пристального внимания требуют вопросы соблюдения стивидорными компаниями условий соглашений, заключенных с федеральными органами исполнительной власти, администрацией Приморского края в целях обеспечения благоприятных условий для жизни и здоровья жителей г. Находки. Не все предприятия получили положительные заключения государственной экологической экспертизы. Отдельные компании по-прежнему не соблюдают требования экологической документации. По данным фактам принимаются меры прокурорского реагирования. Так, 3 ноября Находкинский транспортный прокурор направил в суд 2 исковых заявления, в которых потребовал от двух стивидорных компаний оснастить конвейерные ленты судопогрузочных машин и выдвижного контейнера защитными укрытиями, а также оборудовать склад очищенного угля бетонной подпорной стенкой.

Генеральной прокуратурой Российской Федерации продолжается реализация комплекса мер, направленных на обеспечение прав граждан на благоприятную окружающую среду при перевалке угля в морских портах Находки.

<http://genproc.gov.ru/smi/news/genproc/news-1893368/>

### **ЭКОЛОГИЯ РОССИИ; 2020.11.17; КОНЕЦ ЭПОХИ «ЧЕРНОГО СНЕГА»: НОВЫЕ ПРАВИЛА ДЛЯ СТИВИДОРОВ УЖЕСТОЧАЮТ БОРЬБУ С УГОЛЬНОЙ ПЫЛЬЮ**

Вступили в силу изменения, внесенные Минтрансом России в Правила оказания услуг по перевалке грузов в морских портах.

Теперь в правилах подробно расписано понятие «закрытой перевалки угля». Все технологические решения взяты из свежееобновленного справочника наилучших доступных технологий для угольной отрасли. Эксперты утверждают, что соблюдение новых правил позволит добиться значимого сокращения выбросов загрязняющих веществ и минимизации негативного воздействия на окружающую среду и здоровье людей.



Изменения были внесены в рамках исполнения поручения президента Российской Федерации от 31 марта 2018 года № Пр-524 о разработке и внедрении комплексных мер, направленных на обеспечение благоприятных экологических условий для жизни и здоровья населения Находки.

Председатель Комитета по технологии, механизации и природоохранной деятельности Ассоциации морских торговых портов РФ Дмитрий Тарасов объяснил, почему порты Дальнего Востока увеличивают перевалку грузов.

«Еще несколько лет назад мы экспортировали уголь в основном на европейские рынки. Однако обстоятельства последних лет сильно изменили структуру спроса и предложения. Европейцы стали отказываться от угля. В то же время Австралия – основной поставщик угля на азиатских рынках – стала уменьшать объемы экспорта из-за снижения цен. К тому же, российский уголь по качеству лучше австралийского. Из-за этого морские порты Дальнего Востока, в особенности Находка и Восточный, которые раньше практически не занимались углем, резко увеличили объемы перевалки», – рассказал эксперт сайту «Экология России» – нацпроектэкология РФ».

Стивидорам в такой ситуации пришлось модернизировать портовые мощности и технологии для перевалки угля буквально на ходу. Адаптировались к новым требованиям не сразу и не все.

«Черный снег» – давняя, еще с советских времен беда грузовых морских портов с большими объемами перевалки угля. Угольная пыль разносится ветром из зоны перевалки, оседая на морском дне, а также на улицах, окнах домов и в легких жителей городов, находящихся рядом с портами. И хотя сама по себе пыль не токсична, она сильно ухудшает качество жизни людей и вызывает закономерное недовольство.

Долгое время на постоянное распространение угольной пыли жаловались жители городов Мурманск и Находка. Увеличение объемов перевалки угля вызвало, разумеется, и увеличение числа жалоб в Находке.

Стивидорные компании Мурманского морского торгового порта, а также морских портов г. Находки – Находки и Восточного – и других портов России во исполнение поручения президента активизировали борьбу с угольной пылью. Дмитрий Тарасов рассказывает: «Ассоциация морских торговых портов РФ приняла участие в написании справочника по наилучшим доступным технологиям для перевалки угля. В мире изобретены различные способы предотвращения пыления. Когда мы писали этот справочник, то изучали лучшие мировые практики, ездили по портам разных стран. Я был удивлен, что в Канаде, например, не делают столько для борьбы с пылью, сколько у нас. Например, снеговые пушки – это чисто российское изобретение. Мы прописали в правилах целый ряд передовых технологий; убежден, что когда все это будет реализовано, жалобы жителей на проблемы с угольной пылью сойдут на нет».

Стивидоры в морских портах г. Находки – Находке и Восточном — а также в Мурманском морском торговом порту и некоторых других портах страны дополнительно приобрели стационарные и мобильные системы пылеподавления, пылеулавливающие устройства, снегогенераторы, системы орошения, специализированную уборочную технику. Места хранения штабелей угля оборудуются подпорными защитными габаритными стенками и пылеветрозащитными щитами. Средняя стоимость проектов по борьбе с угольной пылью в Мурманском морском торговом порту и порту Восточный, по данным Ассоциации морских торговых портов РФ, составляет около 2,5 млрд. руб.

Ветрозащитные экраны и ограждающие конструкции складов решают проблему распространения угольной пыли, в то время как пылеулавливающие устройства и пушки, распыляющие воду или снег со специальными добавками, уменьшают её количество. Все это вместе позволяет обеспечить комфорт для жителей близлежащих районов, которых впервые за долгие годы больше не беспокоит «черный снег».

«В портах Находки различные контролирующие органы проводят до пяти проверок в неделю, – констатирует Дмитрий Тарасов, – Здесь никуда не спрячешься. Стивидорные компании поставили на границах зон распространения угольной пыли автоматические системы контроля для постоянного мониторинга качества атмосферного воздуха. Данные показывают, что, если компания добросовестно внедряет перечисленные в справочнике технологии, количество пыли снижается. Донных отложений угольной пыли в море также становится меньше. Не все стивидоры справляются с новыми правилами, кто-то уходит с рынка, но оставшиеся ведут себя честно».

<https://ecologyofrussia.ru/chernyy-sneg/>

### **ПРАЙМ; 2020.11.16; «МЕЧЕЛ» ВЛОЖИТ ЗА ПОЛТОРА ГОДА 1 МЛРД РУБ В ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ПРОЕКТЫ ПОРТА ПОСЬЕТ**

Группа «Мечел» планирует в ближайшие полтора года инвестировать в экологические проекты торгового порта Посьет (Приморский край) около одного миллиарда рублей, говорится в сообщении компании.

В частности, в течение ближайшего года в порту планируется внедрить установку пылеветрозащитных экранов высотой 15-20 метров по периметру производственной зоны и применение пылеподавления пеной на конвейерных линиях, а в ноябре 2020 года в порту запланирован запуск второй очереди спринклерной системы орошения угольных складов. По словам гендиректора «УК Мечел-Транс» Алексея Лебедева, в 2022 году планируется запустить автоматизированную судопогрузочную машину, изготовленную ThyssenKrupp.

«Полный комплект оборудования уже закуплен и доставлен в порт. Это позволит нам перейти к беспыльной технологии перевалки. Стивидорная компания осуществляет свою деятельность с соблюдением требований и нормативов действующего законодательства РФ в области охраны окружающей среды. Инвестиции в экологические проекты в ближайшие полтора года составят около 1 миллиарда рублей», – приводятся в сообщении слова Лебедева.

Как отмечается в релизе, в рамках соглашения об экологической безопасности, подписанного между портом, администрацией Приморского края, ФГУП «Росморпорт», Росприроднадзором и **Минтрансом РФ** стивидорная компания взяла на себя обязательства по внедрению технологий и методов, предусмотренных информационно-техническим справочником ИТС 46-2019 по наилучшим доступным технологиям (НДТ) для угольных терминалов.

«К концу 2020 года в порту в полной мере реализованы семь из девяти НДТ. К их числу относятся пылеподавление складских площадок путем формирования искусственного снежного покрова и образования водяного тумана, механическая и вакуумная уборка пыли на производственной территории, аспирация организованных источников пыления в здании вагоноопрокидывателей и на пересыпных станциях, обустройство локальных ветрозащитных конструкций», – сообщили в «Мечеле», отметив, что превышений предельно допустимых концентраций в 2020 году не зафиксировано.

Торговый порт Посьет (входит в группу «Мечел») – один из пяти специализированных угольных терминалов в России и один из двух – в Приморском крае. Порт оснащен современным оборудованием для высокотехнологичной перевалки угля. За девять месяцев 2020 года объем перевалки составил 4,3 миллиона тонн продукции.

### **ПРАЙМ; 2020.11.16; «АЭРОФЛОТ» ПОЛУЧИЛ 1300 ИСКОВ ПО ОТМЕНЕ РЕЙСОВ ИЗ-ЗА COVID**

Российская **авиакомпания «Аэрофлот»** за апрель-сентябрь получила 1,3 тысячи исков по отмене рейсов из-за ситуации с коронавирусом, говорится в отчете компании.

«Аэрофлот», как и другие авиакомпании, массово отменял рейсы из-за ситуации с коронавирусом, в частности из-за запрета на полеты за рубеж.

«Аэрофлот» с 20 ноября возобновляет полеты в Ниццу

«За период с 01.04.2020 по 30.09.2020 в ПАО «Аэрофлот» поступило около 1300 исков пассажиров, связанных с отказом от перевозки (отменой перевозки) и возвратом денежных средств», – говорится в отчете.

Перевозчик отмечает, что судебная практика по данной категории споров формируется и в основной своей массе складывается в пользу «Аэрофлота». Суды в исковых требованиях пассажирам отказывают, руководствуясь изменениями, внесенными в Воздушный кодекс РФ и постановлением правительства о ваучерах.

Правительство РФ ранее утвердило постановление о возможности авиакомпаний выдавать пассажирам ваучеры вместо возврата средств за авиабилеты. Оно распространяется только на те билеты, которые были приобретены до 1 мая 2020 года.

<https://1prime.ru/business/20201116/832346204.html>

### **ТАСС; 2020.11.16; УЧЕНЫЕ МЧС ПРЕДУПРЕДИЛИ О ПОВЫШЕНИИ РИСКА СТОЛКНОВЕНИЯ МИГРИРУЮЩИХ ПТИЦ С САМОЛЕТАМИ**

Специалисты Всероссийского научно-исследовательского института по проблемам гражданской обороны и чрезвычайных ситуаций (ВНИИ ГОЧС) МЧС России предупредили, что в связи с сезонной миграцией птиц повышается риск их столкновения с самолетами и как следствие возникновения авиапроисшествий.

«В связи с сезонной миграцией диких перелетных птиц повышается вероятность возникновения авиационных происшествий, связанных со столкновениями птиц с воздушными судами при взлете и посадке», – говорится в сообщении института.

Согласно статистике, каждый год в мире происходит около 5 тысяч таких столкновений.

По статистическим данным **Государственного научно-исследовательского института гражданской авиации**, случаи столкновений воздушных судов с птицами чаще происходили в Южном, Приволжском и Уральском округах.

В институте напомнили, в частности, о столкновении лайнера, вылетевшего из подмосковного Жуковского, со стаей чаек 15 августа 2019 года, после чего экипажу удалось посадить самолет в кукурузное поле. Посадка прошла удачно, никто не погиб, пожара удалось избежать, хотя баки были полными. За медицинской помощью обратились 76 человек, в том числе 19 детей.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.11.16; СЧЕТА АЭРОПОРТА «ЖУКОВСКИЙ» ЗАМОРОЖЕНЫ**

Оператор аэропорта «Жуковский» – АО «Рампорт аэро» – допустил просрочку по уплате налогов, в связи с чем операции по его банковским счетам заморожены, следует из данных системы «СПАРК-Интерфакс».

По состоянию на понедельник оценочная сумма задолженности «Рампорт аэро» перед Федеральной налоговой службой – 11,96 млн рублей, говорится в материалах «СПАРКа».

По решению регулятора приостановлены операции компании с Альфа-банком, Сбербанком, Совкомбанком, Синко-банком, банками «Возрождение», «Солидарность».

«Возникновение задолженности вызвано трудностями, с которыми столкнулись все компании-представители сферы пассажирских авиаперевозок в период мировой пандемии коронавирусной инфекции. В рамках мер поддержки, обеспечиваемых постановлением правительства РФ от 02.04.2020 №409, по данному вопросу уже достигнуты договоренности о предоставлении отсрочки по выплатам», – сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе «Рампорт аэро». Ситуация не отразилась на работе производственных служб и операционной деятельности аэропорта, добавили в компании.

Оператор «Жуковского» уже попадал в негативный реестр ФНС из-за просрочки по уплате налогов в 2018 году. Речь шла о налогах за 2017 год, причиной был «кассовый разрыв, возникший в результате сезонности в периодах работы аэропорта», объяснял представитель «Рампорт аэро». Размер долга не уточнялся, впоследствии он был уплачен. В 2019 году «Жуковский» обслужил 1,4 млн пассажиров, получив 464 млн руб. выручки и 194 млн руб. чистого убытка по РСБУ. В этом году, как и другие предприятия авиаотрасли, «Жуковский» столкнулся с падением перевозок на фоне пандемии COVID-19. В Минтрансе прогнозируют сокращение пассажиропотока по итогам года на 60%.

«Рампорт аэро» в 2014 году учредили структура литовского холдинга Avia Solutions Group (ASG) с долей 75% и входящая в «Ростех» «ТБК Россия» (25%). Вскоре ASG перестала контролировать «Рампорт аэро», а в 2018 году вышла из ее капитала. По данным на конец прошлого года, 52,5% в компании было у ООО «Юнайтед эйрпортс менеджмент» («дочка» одноименной голландской структуры), 25% – у «ТБК Россия», 22,5% – у советника президента ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» Бориса Алешина, возглавляющего совет директоров «Рампорт аэро».

<https://www.interfax.ru/business/737264>

### **ПРАЙМ; 2020.11.16; СТАРШЕМУ ПОМОЩНИКУ КАПИТАНА ТАНКЕРА «ГЕНЕРАЛ АЗИ АСЛАНОВ» ПРЕДЪЯВЛЕНО ОБВИНЕНИЕ**

Следователи предъявили обвинение помощнику капитана танкера «Генерал Ази Асланов», на котором произошел взрыв в Азовском море, сообщается на сайте московского межрегионального следственного управления на транспорте СК РФ.

Взрыв на танкере «Генерал Ази Асланов» в Азовском море в устье Керченского пролива произошел в 24 октября. 10 членов экипажа подобрало проходящее мимо судно «Сириус», три человека пропали без вести. Позже сообщалось, что останки предположительно пропавших членов экипажа нашли на месте происшествия. По предварительным данным **Росморречфлота**, танкер пустым шел в Ростов-на-Дону, когда взорвались пары нефтепродуктов. Было возбуждено дело по статье «нарушение требований пожарной безопасности, совершенное лицом, на котором лежала обязанность по их соблюдению, если это повлекло по неосторожности смерть двух или более лиц».

«Старшему помощнику капитана танкера «Генерал Ази Асланов» предъявлено обвинение», – говорится в сообщении.

Как уточнили РИА Новости в пресс-службе ведомства, обвиняемый не арестован, ему избрана мера пресечения в виде подписки о невыезде.

По данным следствия, члены экипажа – боцман, матрос и практикант, под руководством обвиняемого, зачищали танки от остатков груза «Нафта» (продукта нефтепереработки).

В нарушение правил безопасности обвиняемый не проконтролировал соблюдение противопожарного режима на судне, во время работ отсутствовала технологическая карта, определяющая безопасность мойки танков от груза «Нафта»; лично не контролировал концентрацию загазованности в танках судна, допустив, в том числе, к работе практиканта.

В настоящее время следователями назначены пожарно-техническая, взрывотехническая, видеотехническая, дактилоскопическая, генетическая, криминалистическая, медицинские судебные экспертизы. Кроме того, потерпевшими признаны родственники без вести пропавших членов экипажа.

### **РОССИЯ 1 # ВЕСТИ, 17.11.2020 05:00; КРУШЕНИЕ ГРУЗОВОГО ПОЕЗДА ПОД ВЛАДИМИРОМ**

В: Вы смотрите «Вести» на канале «Россия». С вами Николай Зусик, здравствуйте. Расскажем о главном сегодня.

Около 300 человек задействованы в ликвидации последствий железнодорожной аварии во Владимирской области. Там сошли с рельсов цистерны с мазутом. Ремонтно-восстановительные бригады работают без перерывов: важно как можно скорее освободить пути и отремонтировать полотно. Сейчас многие составы, в том числе и пассажирские, идут в обход.

Никита Гарбеев передает с места событий.

КОРР: Железнодорожная катастрофа произошла в два часа дня у станции Новки-1. Грузовой состав следовал из Нижегородской в Ленинградскую область. 34 цистерны с мазутом сошли с рельсов и опрокинулись с насыпи. Железнодорожник, обходивший пути в тот момент, погиб.

Это хвост поезда, последние три цистерны. Из одной из них продолжает выливаться мазут. На месте сейчас находятся спасатели в огнеупорных костюмах, они готовы бороться с воспламенением, если вдруг произойдет взрыв.

Площадь разлива нефтепродуктов составила уже больше 12 тысяч квадратных метров. Во Владимирской области введен режим чрезвычайной ситуации. На месте работает полиция и сотрудники Следственного комитета, развернут оперативный штаб. Спасатели обрабатывают цистерны, для того чтобы исключить возможное возгорание.

В результате ЧС железнодорожное сообщение между Владимиром и Ковровом приостановлено. Автомобильная трасса между населенными пунктами Камешково и Новки перекрыта. Многие железнодорожные рейсы отменены. Несколько скоростных поездов с пассажирами были вынуждены вернуться. РЖД готовит резервные составы и прорабатывает обходные маршруты.

Никита Гарбеев, Александр Голубев. «Вести», Владимирская область.

### **ТАСС; 2020.11.16; СЛЕДОВАТЕЛИ ВОЗБУДИЛИ ДЕЛО ПОСЛЕ СХОДА С РЕЛЬСОВ 35 ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ ПОД КОВРОВИМ**

Следственный комитет возбудил уголовное дело после схода с рельсов во Владимирской области железнодорожных вагонов, в результате которого погиб человек. Об этом сообщили в понедельник журналистам в Приволжском СУ на транспорте СК РФ.

«Приволжским следственным управлением на транспорте СК России по факту схода с рельсов 35 грузовых железнодорожных вагонов возбуждено уголовное дело по признакам преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 263 УК РФ («Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, повлекшее по неосторожности смерть человека»)), – говорится в сообщении.

По версии следствия, 16 ноября 2020 в 14:25 мск вблизи Коврова на 238-м км перегона Камешки – Новки сошли 35 из 54 грузовых вагонов с мазутом грузового поезда № 2617, что повлекло причинение крупного ущерба. В результате схода погиб дорожный мастер 1969 года рождения, который в тяжелом состоянии был извлечен из-под вагонов, из-за серьезных травм он скончался по пути в больницу.

Проводится комплекс следственных действий, направленных на установление всех обстоятельств происшествия. Допрашиваются свидетели, продолжается осмотр места происшествия и изучение технической документации, устанавливаются точный размер ущерба и причины произошедшего. Как сообщалось ранее, по данным МЧС, площадь разлива топлива на месте инцидента составляет 12,5 тыс. кв. м.

<https://tass.ru/proisshestviya/10016573>

### **ТАСС; 2020.11.16; СУД В КОМИ ОШТРАФОВАЛ ЭКС-НАЧАЛЬНИКА ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ РЖД НА 4,73 МЛН РУБЛЕЙ ЗА ВЗЯТКУ**

Бывшего руководителя Сосногорского структурного подразделения ОАО «РЖД» признали виновным в получении 1,5 млн рублей взятки от коммерческой структуры и приговорили к штрафу в 4,73 млн рублей. Осужденного также лишили права занимать



определенные должности на три года, говорится в сообщении Северо-Западной транспортной прокуратуры.

«Сосногорский городской суд Республики Коми вынес приговор в отношении бывшего начальника одного из структурных подразделений **ОАО «РЖД»**. Он признан виновным в совершении преступлений, предусмотренных ч. 1 ст. 285 УК РФ (использование должностным лицом своих служебных полномочий, если это деяние совершено из корыстной заинтересованности и повлекло существенное нарушение прав и законных интересов организаций) и ч. 6 ст. 290 УК РФ (получение должностным лицом лично или через посредника взятки в особо крупном размере)», – говорится в сообщении.

Суд установил, что в 2016-2017 годах бывший начальник за взятку более 1,45 млн рублей от посредника и генерального директора коммерческой организации подписал незаконный приказ для отправки с железнодорожной станции Усинск цистерн с грузом – газового конденсата. При этом он знал, что для такого груза необходимы соответствующие документы, организация их не предоставила, и в разные города России были отправлены 367 цистерн.

Экс-начальника признали виновным, ему назначили наказание в виде штрафа в 4,73 млн рублей с лишением права занимать организационно-распорядительные должности на три года. Посредник осужден в июле 2020 года и приговорен к условному наказанию. Уголовное дело в отношении генерального директора коммерческой фирмы по ч. 5 ст. 291 УК РФ (дача взятки в особо крупном размере) рассматривается в суде.

<https://tass.ru/proisshestviya/10015573>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.11.16; СЛЕДОВАТЕЛИ ИЗЪЯЛИ ДЕТАЛИ ДВИГАТЕЛЯ И ОБРАЗЦЫ ТОПЛИВА АН-124, АВАРИЙНО ПРИЗЕМЛИВШЕГОСЯ В НОВОСИБИРСКЕ**

Следователи осмотрели склад, на крышу которого упали фрагменты двигателя Ан-124 авиакомпании «Волга-Днепр» перед аварийной посадкой в Новосибирске 13 ноября, изъяты детали двигателя, сообщила «Интерфаксу» старший помощник руководителя Западно-Сибирского следственного управления на транспорте СКР Наталия Чернакова.

«В ходе расследования уголовного дела произведен осмотр помещения склада, на крыше которого обнаружены сквозные следы повреждений, а внутри помещения – части двигателя, осмотрен участок взлетно-посадочной полосы, изъяты детали двигателя, образцы топлива, видеозаписи с камер наружного наблюдения, бортовой журнал», – сказала она.

По ее словам, первоначальный осмотр места происшествия завершен, но возможно, потребуется дополнительный.

По данным следствия, сразу после взлета у воздушного судна отказал один из четырех двигателей, обломки от двигателя серьезно повредили фюзеляж, после этого произошел отказ всех средств связи на борту, а также электронных систем пилотирования. Командир воздушного судна принял решение о посадке на аэродроме вылета.

В результате экипаж совершил посадку, руководствуясь исключительно визуальным наблюдением, в том числе и точки соприкосновения на линии посадки. После приземления самолет выкатился за пределы взлетной полосы на расстояние около 300 метров.

Как сообщалось, грузовой самолет Ан-124 авиакомпании «Волга-Днепр» 13 ноября сразу после взлета из новосибирского аэропорта Толмачево совершил аварийную посадку, при этом он выкатился за пределы взлетно-посадочной полосы. Самолет получил повреждения – частично разрушены шасси и крылья. Его фрагменты упали на территорию строящихся складов.

На борту воздушного судна находились 14 членов экипажа, пострадавших нет.

## Министерство транспорта РФ

---

Самолет доставлял груз автозапчастей из Сеула (Южная Корея) в Вену (Австрия) с технической остановкой в Новосибирске.

Следователи Западно-Сибирского следственного управления на транспорте СКР возбудили дело по ч.1 ст.263 УК РФ (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта).

Ульяновская транспортная прокуратура по данному факту проводит проверку исполнения законодательства о безопасности полетов.

Ан-124-100 «Руслан» – один из самых больших грузовых самолетов в мире, разработан украинским ОКБ им. Антонова (сейчас – ГП «Антонов»). По данным **Росавиации**, в парке авиакомпании «Волга-Днепр» десять «Русланов».

<https://www.interfax-russia.ru/siberia/news/sledovateli-izyali-detali-dvigatelya-i-obrazcy-topлива-an-124-avariyno-prizemlivshegosya-v-novosibirske>

**Вернуться в оглавление**