



## Ежедневный мониторинг СМИ

27 НОЯБРЯ 2020

### СОДЕРЖАНИЕ

|  |    |
|--|----|
| КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.11.27; НОВЫЙ ГОД НЕ ВЫВЕЗЕТ; ПАССАЖИРОПОТОК ДАЛЬНЕГО СЛЕДОВАНИЯ ЖДЕТ ДАЛЬНЕЙШЕЕ ПАДЕНИЕ .....  | 3  |
| ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА СИДОРЕНКО; 2020.11.27; ВЗЯЛИСЬ ЗА РУЛЬ: В РФ ХОТЯТ ОГРАНИЧИТЬ СРОК ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АВТОБУСОВ; МИНТРАНС ПРЕДЛАГАЕТ РЕГИОНАМ РЕШАТЬ ПРОБЛЕМУ УСТАРЕВШЕГО АВТОПАРКА                         | 4  |
| ИЗВЕСТИЯ; СЕРГЕЙ ГУРЬЯНОВ; 2020.11.27; ДЕНЬГИ НА ГЛУБИНУ: В РОССИИ СОБИРАЮТСЯ ВВЕСТИ НОВУЮ ПЛАТУ ДЛЯ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ; РОСМОРРЕЧФЛОТ СОБИРАЕТСЯ ВВЕСТИ ПЛАТУ ДЛЯ СУДОВ ЗА ПРОХОЖДЕНИЕ ВОДНЫХ ПУТЕЙ ..... | 6  |
| ТАСС; 2020.11.27; УСТАВШИЕ ВОДИТЕЛИ И БЕСПОМОЩНЫЕ ПАССАЖИРЫ. КАК НАМ РЕОРГАНИЗОВАТЬ ТАКСИ; ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО – О ТОМ, ЧТО СЕЙЧАС НЕ УСТРАИВАЕТ В РАБОТЕ ТАКСОМОТОРОВ .....                              | 9  |
| ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2020.11.26; ЭКЗАМЕН НА ПРОЧНОСТЬ; ТРАНСПОРТНАЯ ОТРАСЛЬ ИЩЕТ ОТВЕТЫ НА НОВЫЕ ВЫЗОВЫ.....  | 13 |
| ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2020.11.26; АВИАЦИИ – ГОСПОДДЕРЖКУ; ЭКСПЕРТЫ ОБСУДИЛИ ВОПРОСЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДОСТУПНОСТИ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК .....  | 16 |
| ТАСС; 2020.11.26; КОЛЫМА ПОЛУЧИТ 12 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ В 2021 ГОДУ .....  | 18 |
| РИА НОВОСТИ; 2020.11.26; ЯКУТСК ПЕРЕВЫПОЛНИЛ ПЛАН ПО РЕМОНТУ И СТРОИТЕЛЬСТВУ ДОРОГ В 2020 ГОДУ .....   | 18 |
| ТАСС; 2020.11.26; WWF ПРОСИТ ВЛАСТИ РОССИИ О НОВЫХ ПРАВОВЫХ МЕРАХ ПО ЗАЩИТЕ МОРСКИХ МЛЕКОПИТАЮЩИХ.....   | 19 |
| ТАСС; 2020.11.26; КАБМИН ВНЕС В ДУМУ ЗАКОНОПРОЕКТ О МАРКИРОВКЕ ТРАНСПОРТА ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ ОТХОДОВ .....  | 19 |
| РЖД-ПАРТНЕР; САЛЕЕВА МАРИЯ; 2020.11.26; МОСКВИЧЕВ: ЗАКОНОМ МЫ УСТАНАВЛИВАЕМ КОНТРОЛЬ НАД МЕЖДУНАРОДНЫМИ ПЕРЕВОЗКАМИ ..   | 20 |
| ТАСС; 2020.11.26; ЛЮБИМОВУ НАЗНАЧИЛИ РУКОВОДИТЕЛЕМ ОРГКОМИТЕТА ПО ПРАЗДНОВАНИЮ 100-ЛЕТИЯ КЧР.....  | 20 |
| РОССИЯ 1 ВЕСТИ; 2020.11.26 06.44; ДА БУДЕТ СВЕТ: РОСАВТОДОР ПРОВЕДЕТ ОСВЕЩЕНИЕ ВСЕХ НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ. УТРО РОССИИ.....   | 21 |
| КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.11.27; АРМЯНСКИЕ АВТОМОБИЛИ БУКСУЮТ НА ШТРАФСТОЯНКАХ; ВЛАСТИ ИЩУТ РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМЫ АВТОВЛАДЕЛЬЦЕВ, СЭКОНОМИВШИХ НА ТАМОЖЕННЫХ ПОШЛИНАХ .....                           | 21 |
| РИА НОВОСТИ; 2020.11.26; ВЛАСТИ НАЗВАЛИ СРОКИ ОЧИСТКИ МОСТА НА ОСТРОВ РУССКИЙ ВО ВЛАДИВОСТОКЕ .....  | 22 |
| ТАСС; 2020.11.26; В КИРОВСКОЙ ОБЛАСТИ ПЛАНИРУЮТ ПОСТРОИТЬ ДОРОГУ ОТ КИРОВО-ЧЕПЕЦКА ДО СЛОБОДСКОГО .....  | 23 |
| РЖД-ПАРТНЕР; ГУСАЧЕНКО НАТАЛЬЯ; 2020.11.26; НЕДОСТАТОК СРЕДСТВ, СТРОИТЕЛЕЙ И СТАБИЛЬНОСТИ: КОГДА ЖЕ БУДЕТ ПОСТРОЕНА ДОРОГА КЫЗЫЛ – КУРАГИНО? .....   | 24 |
| ТАСС; 2020.11.26; В МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАПУСТЯТ СПЕЦПОЕЗД ДО ГОРНОЛЫЖНОГО КУРОРТА В КИРОВСКЕ К НОВОМУ ГОДУ .....   | 26 |

|  |    |
|--|----|
| ТАСС; 2020.11.26; В НОВОГОДНИЕ ПРАЗДНИКИ ИЗ РОСТОВА-НА-ДОНУ ДО «РОЗЫ ХУТОР» ЗАПУСТЯТ СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПОЕЗД.....                                | 27 |
| ТАСС; 2020.11.26; РЖД В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ НЕ ПЛАНИРУЮТ МЕНЯТЬ ГРАФИК ДВИЖЕНИЯ ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДОВ.....                                      | 27 |
| РИА НОВОСТИ; 2020.11.26; В «САПСАНАХ» ПОЯВЯТСЯ КУПЕ.....   | 28 |
| ПРАЙМ; 2020.11.26; РЖД РАЗМЕСТЯТ НОВЫЙ ВЫПУСК БЕССРОЧНЫХ ОБЛИГАЦИЙ В ОБЪЕМЕ 40 МЛРД РУБЛЕЙ.....  | 28 |
| ПРАЙМ; 2020.11.26; РЖД ИМЕЮТ ТРИ СЦЕНАРИЯ ПО ПЕРЕВОЗКАМ ПАССАЖИРОВ НА 2021 Г СО СНИЖЕНИЕМ ОТ 3,5% ДО 30%.....                              | 29 |
| ПРАЙМ; 2020.11.26; РЖД СОХРАНЯЮТ ПРОГНОЗ СНИЖЕНИЯ В 2020 Г ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ В ДАЛЬНЕМ СЛЕДОВАНИИ НА 30%.....                           | 29 |
| ПРАЙМ; 2020.11.26; РЖД НАЗНАЧИЛИ НА НОВОГОДНИЕ ПРАЗДНИКИ ДОППОЕЗДА НА ПОПУЛЯРНЫЕ У ТУРИСТОВ МАРШРУТЫ В РОССИИ.....                         | 30 |
| ПРАЙМ; 2020.11.26; РЖД В БУДУЩЕМ ЗАМЕНЯТ «СТРИЖИ» ДО САМАРЫ НА «НЕВСКИЕ ЭКСПРЕССЫ».....  | 30 |
| ПРАЙМ; 2020.11.26; РЖД В ПАНДЕМИЮ ВИДЯТ АКТИВНОЕ ПОЯВЛЕНИЕ «ЛЕВЫХ» И МОШЕННИЧЕСКИХ САЙТОВ ПО ПРОДАЖЕ БИЛЕТОВ.....                          | 31 |
| ПРАЙМ; 2020.11.26; ПАССАЖИРСКАЯ «ДОЧКА» РЖД В 2020 Г НА ФОНЕ COVID ПОЧТИ НЕ СОКРАТИЛА ЗАКУПКИ НОВЫХ ВАГОНОВ.....                           | 31 |
| ТАСС; 2020.11.26; ГОСДУМА РАЗРЕШИЛА ХРАНИТЬ АГРОХИМИКАТЫ В СПЕЦХРАНИЛИЩАХ НА ТЕРРИТОРИИ МОРСКИХ ПОРТОВ.....                                | 32 |
| ИНТЕРФАКС; 2020.11.26; ОСК В ПЕРСПЕКТИВЕ МОЖЕТ ВЫЙТИ НА РЫНОК СТРОИТЕЛЬСТВА МАЛОТОННАЖНОГО ФЛОТА.....                                      | 33 |
| ИНТЕРФАКС; 2020.11.26; НКХП В РАМКАХ ИНВЕСТПРОГРАММЫ УВЕЛИЧИТ МОЩНОСТИ ХРАНЕНИЯ ЗЕРНА В 2,4 РАЗА, ДО 600 ТЫС. Т – ГЛАВА НОВОРОССИЙСКА..... | 33 |
| ПРАЙМ; 2020.11.26; ПАССАЖИРОПОТОК МОСКОВСКИХ АЭРОПОРТОВ СОКРАТИЛСЯ В ДВА РАЗА.....   | 34 |
| ПРАЙМ; 2020.11.26; ДВИГАТЕЛЬ АН-124 АК «ВОЛГА-ДНЕПР» ОТКАЗАЛ ИЗ-ЗА РАЗРУШЕНИЯ ДИСКА ВЕНТИЛЯТОРА – РОСАВИАЦИЯ.....                          | 34 |
| ИНТЕРФАКС; 2020.11.26; «ВОЛГА-ДНЕПР» ПРИОСТАНОВИЛА ПОЛЕТЫ ВСЕХ СВОИХ АН-124 ПОСЛЕ АВАРИЙНОЙ ПОСАДКИ В НОВОСИБИРСКЕ.....                    | 35 |
| ИНТЕРФАКС; 2020.11.26; МИНПРОМТОРГ РАССЧИТЫВАЕТ НА СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО САМОЛЕТА «БАЙКАЛ» С 2023Г.....                                    | 35 |
| ТАСС; 2020.11.26; РОССИЙСКИЙ САМОЛЕТ МС-21 МОЖЕТ БЫТЬ СЕРТИФИЦИРОВАН ДО КОНЦА 2021 ГОДА.....   | 36 |
| ТАСС; 2020.11.26; КИТАЙ ПРИОСТАНОВИТ НА НЕДЕЛЮ РЕЙС AZUR AIR МОСКВА-СЯМЭНЬ ИЗ-ЗА ПАССАЖИРОВ С КОРОНАВИРУСОМ.....                           | 36 |
| ТАСС; 2020.11.26; РОСАВИАЦИЯ СОГЛАСОВАЛА ЛЬГОТНЫЕ ПЕРЕЛЕТЫ В КРЫМ ИЗ 12 ГОРОДОВ.....   | 37 |
| ТАСС; 2020.11.26; СУД ОТКАЗАЛСЯ СНЯТЬ ЗАПРЕТ НА РЕГИСТРАЦИЮ СДЕЛОК В ЖК «ФИЛАТОВ ЛУГ» ОКОЛО ВНУКОВО.....                                   | 37 |
| ТАСС; 2020.11.26; СУД НАЧАЛ ЗАНОВО СЛУШАНИЯ ДЕЛА ПИЛОТА SUPERJET, СГОРЕВШЕГО ПРИ ПОСАДКЕ В ШЕРЕМЕТЬЕВО.....                                | 38 |
| ТАСС; 2020.11.26; МОСГОРСУД ПРИЗНАЛ ЗАКОННЫМ АРЕСТ СОТРУДНИКА «АЭРОФЛОТА» В ЛОНДОНЕ, ОБВИНЯЕМОГО В ГОСИЗМЕНЕ.....                          | 40 |

## ПУБЛИКАЦИИ

### **КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.11.27; НОВЫЙ ГОД НЕ ВЫВЕЗЕТ; ПАССАЖИРОПОТОК ДАЛЬНЕГО СЛЕДОВАНИЯ ЖДЕТ ДАЛЬНЕЙШЕЕ ПАДЕНИЕ**

ОАО РЖД ожидает, что и в следующем году перевозки пассажиров в дальнем следовании не выйдут в плюс по сравнению с 2019 годом. На 2021 год рассматриваются три сценария, предполагающие падение пассажиропотока на 3,5%, 6,9% или 20–30%. По мнению аналитиков, отсутствие надежд на рост правильно: даже если все внезапно станет хорошо, новогодние перевозки не достигнут уровней 2019 и 2020 годов, а на них придется 12–15% годового трафика.

В 2021 году перевозки пассажиров в дальнем следовании сократятся относительно 2019 года в любом из трех сценариев, которые рассматривает ОАО РЖД. Как рассказал **заместитель гендиректора монополии Дмитрий Пегов**, оптимистичный сценарий предполагает нормализацию ситуации с начала года, постепенное открытие государственных границ и восстановление международных железнодорожных перевозок. В таком случае снижение объемов перевозок в дальнем следовании относительно уровня 2019 года составит 3,5%, пояснил он.

В базовом сценарии планируется снижение в районе 6,9%, сообщил Дмитрий Пегов. «И пессимистичный: если у нас ситуация останется на прежнем уровне, то так и останемся в районе снижения на 20–30%,– цитирует его «Интерфакс».– В первом квартале, конечно, может быть и снижение и на 30%, и на 40%. Летом опять ситуация может стабилизироваться до уровня хотя бы конца 2018 года».

На 2020 год прогноз снижения пассажиропотока (и в пригородном сообщении, и в дальнем следовании) сохраняется в пределах 30%. «Планируем перевезти около 844 млн пассажиров, это снижение на 29,5%»,– говорит господин Пегов. Он уточнил, что в пригородном сообщении динамика чуть лучше, чем в сегменте дальнего следования. В скоростном сегменте ощутимого падения монополия не замечает, сказал господин Пегов. Пассажирские перевозки, которые росли в январе–феврале относительно тех же месяцев 2019 года, начали снижаться в марте и к маю находились уже в состоянии глубокого спада.

Перевозки в дальнем следовании пострадали больше всего: обвал в наиболее тяжелые месяцы приближался к 80%. По итогам десяти месяцев пассажирские перевозки на инфраструктуре ОАО РЖД сократились на 27,4% к уровню 2019 года, в дальнем следовании – на 41,5%. Но изначальный прогноз монополии по дальнему следованию был более пессимистичен: если в мае ожидалось сокращение перевозок вдвое, в июле прогноз был улучшен до падения на 30% (см. «Ъ-Онлайн» от 20 июля).

Глава Союза пассажиров Кирилл Янков говорит, что ОАО РЖД право в своем предположении, что даже при оптимистичном развитии событий роста перевозок в 2021 году до уровня, предшествовавшего пандемии, ожидать не следует. Он поясняет, что, даже если заболеваемость резко пойдет на спад, новогодние перевозки 2021 года точно не выйдут на уровень 2019–2020 годов. А Новый год – это второй пик перевозок после августа, на него приходится порядка 12–15% всех перевозок в дальнем следовании, говорит эксперт. По его словам, базовый прогноз, предполагающий снижение перевозок на 6,9%, вполне реалистичен, если текущий пик заболеваемости быстро минует и нового не будет.

<https://www.kommersant.ru/doc/4586497>

### **ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА СИДОРЕНКО; 2020.11.27; ВЗЯЛИСЬ ЗА РУЛЬ: В РФ ХОТЯТ ОГРАНИЧИТЬ СРОК ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АВТОБУСОВ; МИНТРАНС ПРЕДЛАГАЕТ РЕГИОНАМ РЕШАТЬ ПРОБЛЕМУ УСТАРЕВШЕГО АВТОПАРКА**

Ответственность за обновление автопарков для пассажирских перевозок могут переложить на региональные власти. Подготовленный **Минтрансом** законопроект вводит понятие «срок эксплуатации транспортного средства». Но конкретный период не указан, определять его будут самостоятельно в каждом субъекте. Предлагаемые нововведения поддержали в правительстве России, отметив, что они положительно отразятся на дорожной безопасности. Критически к предложению **Минтранса** отнеслись представители компаний пассажирских перевозок. Во-первых, максимальный срок эксплуатации транспорта у разных производителей варьируется от семи до 25 лет. А во-вторых, на безопасность больше влияет своевременная замена тормозных колодок, считают перевозчики. Если их не менять, то транспортное средство при средней степени эксплуатации станет опасным для жизни пассажиров уже через 1,5 года.

Неопределенное время

**Минтранс** подготовил ряд изменений в закон «Об организации регулярных перевозок пассажиров» (имеется в распоряжении «Известий»). Одна из предлагаемых новаций вводит понятие «срок эксплуатации транспортного средства». Для этого часть 1 статьи 3 предлагают дополнить пунктом 29 в следующей формулировке: «срок эксплуатации транспортного средства – количество полных календарных лет, прошедших с года, в котором впервые была осуществлена государственная регистрация транспортного средства».

**Федеральным законом от 13.07.2015 № 220-ФЗ не определено понятие «срок эксплуатации транспортного средства», объяснили «Известиям» в Минтрансе.** В то же время этот показатель является одним из критериев оценки заявок на участие в открытых конкурсах.

Конкретный период эксплуатации в законопроекте не указывается, его будут определять региональные власти самостоятельно, учитывая «различный уровень социально-экономического развития регионов и муниципальных образований».

Измеряйте узнаваемость бренда

– Данное изменение коснется только транспортных средств перевозчиков, осуществляющих регулярные перевозки по муниципальным и межмуниципальным маршрутам автобусным и городским наземным электрическим транспортом, – пояснили в **Минтрансе**.

Документ уже получил одобрение в комиссии правительства России по законотворческой деятельности.

– Речь о так называемых коммерческих маршрутах. Предлагаемые проектом нормы создают правовые рычаги, благодаря которым местные власти смогут добиваться обновления перевозчиками подвижного состава. Старые автобусы будут убирать с линий. Это повысит безопасность и качество перевозок, – пояснил «Известиям» член правительственной комиссии, председатель правления Ассоциации юристов России Владимир Груздев.

Аварийность растет

В конце августа 2020 года эксперты ОНФ на заседании рабочей группы «За права автомобилистов» отметили, что междугородние автобусные перевозки до сих пор остаются одним из самых опасных способов передвижения. Предпринятые ранее меры незначительно повлияли на снижение аварийности среди перевозчиков.

Такие выводы экспертов ОНФ подтверждаются и официальной статистикой ГИБДД России. В 2017 году произошло 7416 ДТП с автобусами, из них 5608 по вине водителей, в 2018-м – 6199 (5815), а в 2019-м количество аварий возросло до 6926 (5535). По итогам за

10 месяцев 2020 года в стране произошло 4304 аварии с автобусами, из которых почти половина по вине водителей (2986).

– Основная причина аварий – прежде всего плохое состояние дорог. А если ДТП произошло из-за технической неисправности, то нужно понимать, возникла ли она от старости транспортного средства или в результате его неправильной эксплуатации. Ведь неквалифицированное техобслуживание может навредить и новому автобусу, – сказал «Известиям» эксперт ОНФ, главред журнала «За рулем» Максим Кадаков.

Он заметил, что инициатива **Минтранса** может уничтожить мелких перевозчиков, которые просто не смогут позволить себе приобрести новый транспорт. Свою эффективность по обновлению автопарка показали только правительственные программы поддержки – «Русский грузовик», «Первый автомобиль», «Семейный автомобиль». Соответственно, и в сфере автобусных перевозок лучше использовать стимулирующие, а не запретительные меры.

Проверка тормозов

Представители сферы пассажирских перевозок критически отнеслись к инициативе **Минтранса**. По их мнению, введение срока эксплуатации не приведет к повышению безопасности на дорогах.

– Надо заметить, что максимальный срок эксплуатации транспорта абсолютно разный даже у производителей. Так, например, у автобусов немецкой марки Setra – 25 лет, а у российских – от семи до 13 лет, – сказала «Известиям» директор Объединения пассажирских перевозок Татьяна Ракулова.

Эксперт пояснила, что если говорить о ДТП, которое может произойти по техническим причинам, то для этого должна быть неисправной тормозная система. И чтобы этого не произошло, ежедневно проводится техосмотр перед выездом в рейс и по возвращении из него.

– Ни одна уважающая себя компания не использует транспортное средство со дня его производства и до списания без замены агрегатов – тормозных колодок, колес. То, что влияет на безопасность транспортных средств, обновляется по несколько раз в год. Если вообще ничего не обновлять, то транспортное средство при средней эксплуатации станет опасным для жизни пассажиров уже через полтора года. Поэтому даже если установить срок эксплуатации три года, то всё равно за этого время много чего в транспортном средстве поменяется, – добавила Татьяна Ракулова.

Она также не исключила, что инициатива **Минтранса** может быть направлена и на импортозамещение. Но проблема в том, что надежного автобусного транспорта для межрегиональных поездок в России пока не производят, отметила эксперт. А так как перевозчик ответственен за то, что может произойти в дороге, то он предпочтет взять ту машину, в которой будет уверен.

Отрасль пассажирских перевозок сейчас сильно зарегулирована, но при этом контроль за исполнением требований ведется слабый, считает председатель правления Союза ассоциаций автоперевозчиков и предпринимателей Олег Куксов.

– Конкретный срок эксплуатации в **Минтрансе** не установили, потому что нет технического обоснования для необходимости введения такого понятия. Сколько мы ни просили, нам так и не смогли предоставить статистику, сколько ДТП произошло со старыми автобусами. Потому что такого анализа не проводится, – заявил «Известиям» эксперт.

Олег Куксов отметил, что 3–4 года пытались ввести требование возить детей только на автобусах не старше 10 лет, и каждый раз его отодвигали.

– Автобусы старше 10 лет – основа парков всех небогатых регионов. Купить новый автобус за несколько миллионов и возить на нем пассажиров в какой-нибудь деревне просто нереально, он никогда не окупится. Перевозки детей значительно сократились из-за этого, – заявил эксперт.

В результате от этого требования отказались.

<https://iz.ru/1092557/elena-sidorenko/vzialis-za-rul-v-rf-khotiat-ogranichit-srok-ispolzovaniia-avtobusov>

### **ИЗВЕСТИЯ; СЕРГЕЙ ГУРЬЯНОВ; 2020.11.27; ДЕНЬГИ НА ГЛУБИНУ: В РОССИИ СОБИРАЮТСЯ ВВЕСТИ НОВУЮ ПЛАТУ ДЛЯ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ; РОСМОРРЕЧФЛОТ СОБИРАЕТСЯ ВВЕСТИ ПЛАТУ ДЛЯ СУДОВ ЗА ПРОХОЖДЕНИЕ ВОДНЫХ ПУТЕЙ**

В России планируют ввести плату за прохождение участков внутренних водных путей, на которых модернизируется инфраструктура. Об этом заявил **руководитель Росморречфлота Александр Пошивай**. Подобное решение объясняется тем, что за счет модернизации участков рек судовладельцы получают существенную прибыль. «Известия» разбиралась, поможет ли это транспортным компаниям и в целом речному судоходству в России.

Нацпроект с доплатой

– Плата должна взиматься за конкурентную услугу, которая предоставляется судовладельцам. Поэтому мы предполагаем, что на первоначальном этапе плату введем там, где у нас будут производиться большие масштабные работы по строительству гидротехнических сооружений и улучшатся условия судоходства, – заявил **Пошивай** на форуме «Транспортная неделя – 2020».

По его словам, это обоснованное взимание платы, так как благодаря увеличению объемов грузовых перевозок на модернизированных участках судовладельцы «получат более высокую прибыль».

Идею о введении «платности за использование инфраструктуры внутренних водных путей на участках с существенным увеличением пропускной способности» **Пошивай** ранее озвучивал также в интервью «ПортНьюс», посвященном новому национальному проекту по развитию водных путей, который сейчас готовится ведомством.

**В Росморречфлоте «Известиям» отказались подробно комментировать идею о введении платы за движение по рекам.**

– Тему обсуждать пока не готовы. В данный момент есть различные наработки, которые в какой-то части могут войти в не утвержденный еще нацпроект, – сообщил **пресс-секретарь Росморречфлота**.

Новый **нацпроект**, как говорил ранее **Пошивай**, должен в конечном итоге увеличить объем перевозок грузов по внутренним водным путям России к 2030 году в 1,7 раза – до 200 млн т в год. Планируется отремонтировать 191 судоходное гидротехническое сооружение.

Сейчас, говорил глава **Росморречфлота**, намечен только план по разработке национального проекта. В нем будет три федеральных проекта: «Развитие сети внутренних водных путей»; «Развитие грузовых и пассажирских перевозок внутренним водным транспортом и их инфраструктуры»; «Повышение уровня безопасности и экологичности внутреннего водного транспорта».

**Как сообщили в Росморречфлоте «Известиям**», за 10 месяцев 2020 года внутренним водным транспортом отправлено 98,52 млн т грузов. Это немного меньше, чем за аналогичный период прошлого года, – на 0,1%. Общая протяженность внутренних водных путей России, оборудованных средствами навигационной обстановки, составляет 53,5 тыс. км. С гарантированными габаритами судовых ходов – 50 тыс. км.

Хроническая болезнь речного транспорта

**Директор Академии водного транспорта Российского университета транспорта Алексей Володин** рассказал «Известиям», что введение платы за проход по участкам внутренних путей, скорее всего, может коснуться только европейской части России. По его словам, именно здесь есть проблемы с глубиной водных путей.

– Внутренние водные пути европейской части России имеют гарантированные габариты – глубину – 4 м. Это позволяет ходить судам «река–море» и судам грузоподъемностью свыше 5 тыс. т, – говорит Володин. – Но сегодня есть участки, на которых такая гарантированная глубина не соблюдается. В первую очередь в районе Городца в Нижегородской области, на Дону есть такие участки – там крупнотоннажные суда пройти просто не могут, в силу того, что глубины крайне малые. Прохождение судов караванами происходит только во время попусков воды с водохранилищ. Это сложный процесс.

По его словам, в Городце это случилось из-за того, что Чебоксарское водохранилище при строительстве не было наполнено до проектной отметки. Исправить это уже нельзя – берега водохранилища застроены. Есть проект строительства нового Городецкого низконапорного гидроузла, но дальше проекта дело пока не пошло.

– В результате сквозное судоходство может просто прекратиться для судов большой грузоподъемности, – заметил он. – Были случаи, когда даже пассажирские теплоходы доходили до верхнего бьефа Городецкого гидроузла, высаживали пассажиров, автобусами перевозили их в Нижний Новгород, а теплоход спускался к ним, чтобы продолжить маршрут. У каждой судоходной компании, работающей на маршрутах с лимитированными участками водных путей, возникает недогруз из-за потери пропускной способности. Они везут 2 тыс. т вместо 5 тыс. т. Это упущенная выгода.

Он подчеркивает, что в инфраструктуру внутреннего водного транспорта нужно вкладывать серьезные средства, но речной транспорт «за последние лет 40 хронически недофинансирован». Володин говорит, что только в последние 10 лет началась реализация программы по модернизации шлюзов. Однако это, замечает он, простое продление их рабочего ресурса, а не развитие. В то же время потенциал у внутренних водных путей большой – в Китае, говорит Володин, по ним перевозятся миллиарды тонн грузов.

– Ни у кого не возникают вопросы, когда появляются платные участки автомобильных дорог, где гораздо лучше сервис, выше скорости, – замечает директор Академии водного транспорта. – Можно ли вводить платные участки на других видах транспорта? Возможно, это уже нужно начинать делать. Вопрос в том, насколько это будет приемлемо, на каких участках введут плату.

Володин рассказал, что бассейновыми управлениями уже взимается плата за навигационное обслуживание, а в морских портах есть инфраструктурный сбор, который идет на развитие причальных сооружений, на дноуглубление.

При этом, замечает он, речной транспорт конкурирует с другими видами транспорта – железной дорогой, автомобильным транспортом, начинает конкурировать с трубопроводным. Другая ситуация за Уралом, на востоке и на севере страны – там речной транспорт является безальтернативным.

– Там, скорее всего, плата вводиться не будет, этот транспорт является социальным, – говорит Володин. – Решение как раз подразумевается для тех мест, где речному транспорту приходится конкурировать и где ему не удастся использовать полные модули своих судов. Детали мы позже увидим, наверное, но сама инициатива – это уже какой-то конструктивный шаг к тому, чтобы создать необходимые условия.

По его словам, это сложно сравнить с «Платоном», потому что задачи у этих систем будут разными. В первую очередь, заметил Володин, речной транспорт работает только открыто в отличие от автомобильного. Речной сбор, по его мнению, будет скорее инфраструктурным.

Дополнительная нагрузка

Однако сами судовладельцы восприняли идею **Росморречфлота** не очень позитивно. Представители речных транспортных и пассажирских компаний, согласившиеся прокомментировать «Известиям» эту инициативу, считают это лишней нагрузкой на них.

– Это будет просто дополнительная нагрузка на бизнес, – считает исполнительный директор Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта Александр Монахов. –

Как «Платон» на дорогах: хочешь что-то везти – плати деньги. А раз нагрузка на бизнес, значит, и на товары, которые везут.

Он заметил, что гарантированные глубины на внутренних водных путях – 4 м, а там, где глубин недостаточно, например на Оке, нет смысла заниматься дноуглублением, потому что маршрут останется не востребуемым. Поэтому, считает Монахов, «речь, скорее всего, идет о том, чтобы с судовладельцев брать больше денег».

Проблемным местом он также называет Городецкую плотину, однако замечает, что говорят о строительстве нового гидроузла там уже в течение 40 лет.

– И непонятно, когда ее начнут делать, даже если введут плату, – заметил Монахов. – Сейчас губернатор Нижегородской области сказал, что против строительства, жители Балахны тоже выступают против. Но если не построят, значит, не будет необходимых глубин и не будет прямого судоходства. И проект «Север–юг» не будет реализован.

Опасаются введения этой платы и в компаниях, занимающихся пассажирскими речными перевозками. Заместитель генерального директора компании «Мостурфлот» по туризму Светлана Гончарова говорит, что в компании «категорически против взимания этой платы», если она коснется круизных компаний.

– Насколько я понимаю, речь идет о проходе по участкам с улучшенными гидротехническими сооружениями, то есть по Батайскому, Нижегородскому гидроузлу. И вопрос этот касается грузовых судов, потому что им приходится идти там не полностью загруженными. Пассажирские же суда проходят там и сейчас, – заметила Гончарова. – Более того, речь идет о нормативных величинах, которые и так должны быть выполнены.

По ее словам, говорить о дополнительных платежах сейчас неправильно: у пассажирских круизных компаний сейчас «трудные времена», связанные с кризисной ситуацией из-за пандемии, а также в целом со спецификой работы: короткий навигационный период, большой штат сотрудников.

– В случае с платой за проход по водным путям для туристов улучшений никаких не подразумевается – просто улучшается движение по речной дороге. Однако когда ремонтируют дорогу на МКАД, никто с нас деньги за это не берет, – говорит Гончарова. – Мы и так уже платим и за навигационное обслуживание, и за лоцманскую проводку, и за штормовые предупреждения, которые мы получаем... Мы не бесплатно ходим по рекам.

По ее словам, особенно несвоевременно этот вопрос поднимается сейчас, когда основные крупные круизные компании остались без государственной помощи.

Между тем гендиректор АО «Порт Коломна» заявил, что «бизнес готов платить», если это «действительно нужно и дает конкретный результат». Он, в частности, говорит о необходимости на участке Западный порт – Беседы на Москве-реке «восстановить глубину 3,20». Однако, подчеркнул он, важно, чтобы платежи не ударили по рентабельности перевозок.

Реки вместо дорог

Однако все сходятся в том, что важно повышать конкурентоспособность речных перевозок – их потенциал в России не раскрыт.

Алексей Володин замечает, что сейчас значительно мягче становится зима – и речной транспорт становится практически круглогодичным. По его словам, возможно дальнейшее продление навигации, однако это надо обеспечить соответствующей инфраструктурой.

**Как сообщили «Известиям» в Росморречфлоте**, сейчас в большинстве бассейнов внутренних водных путей навигация уже завершена. На этой неделе завершат навигацию в Азово-Донском (27.11), Волго-Балтийском (30.11) и Волго-Донском бассейнах (27.11), а 8 декабря будет завершена навигация и на южных участках Волжского бассейна.

– Навигация может быть продлена, если мы будем уверены в том, что это безопасно, эффективно, – отметил Володин. – Необходимо проводить дноуглубление, развитие береговой инфраструктуры. Нужно сделать речную систему в европейской части России

транзитной – для того чтобы не только внутри страны грузы возить, но и чтобы развить коридор «Север–юг». Но тут пока есть инфраструктурные проблемы.

Он отметил, что пока судовладельцы неохотно идут на строительство судов «река–море», однако именно они дали бы важные конкурентные преимущества перед другими видами транспорта.

– Баржа может вместить более 200–240 контейнеров, фура везет один контейнер, а железная дорога – 120 контейнеров, – говорит Володин. – За один и тот же маршрут речной транспорт везет в два раза больше, чем железнодорожный состав. За счет этого и выбросы в атмосферу гораздо ниже.

Александр Монахов замечает, что на внутренних водных путях очень низкие фрахтовые ставки.

– В основном сейчас все грузы забирает на себя железная дорога, автомобильная дорога стала забирать грузы, – говорит он. – А какие государственные деньги вкладываются в разбитые фурами дороги! Хотя можно все эти насыпные грузы – песок, щебень – возить по реке. Но никто этого не делает. В Европе есть полезный закон о том, что все строительные сыпучие материалы грузовики могут от места загрузки до места выгрузки 200–300 км везти. В результате эти машины грузятся на баржи, доезжают по реке до определенного места и уже оттуда едут на место разгрузки. У нас это тоже не делается, потому что это невыгодно автомобильному бизнесу.

По словам Алексея Володина, в России сейчас 22,5 тыс. речных судов, однако им требуется модернизация – например, средний возраст танкеров приближается к 43 годам. Кроме того, в России больше 120 речных портов, но они также требуют существенной модернизации.

– Единицы портов в стране работают успешно, – отмечает Володин. – При этом они могут стать опорными точками роста: все крупные города имеют речные порты и они удачно расположены – в черте города, а то и в центре города, имеют хорошие подъездные пути. И развитие инфраструктуры портов, наличие складов класса «А+», современных хабов позволят развивать порты, при этом не наращивая колоссальными темпами строительство автомобильных дорог. Резерв речного транспорта на 100% не используется, он недозагружен. И здесь нужна государственная поддержка – системная программа уровня национального проекта.

<https://iz.ru/1091542/sergei-gurianov/dengi-na-glubinu-v-rossii-sobiraiutsia-vvesti-novuiu-platuliu-sudovladeltcev>

### **ТАСС; 2020.11.27; УСТАВШИЕ ВОДИТЕЛИ И БЕСПОМОЩНЫЕ ПАССАЖИРЫ. КАК НАМ РЕОРГАНИЗОВАТЬ ТАКСИ; ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО – О ТОМ, ЧТО СЕЙЧАС НЕ УСТРАИВАЕТ В РАБОТЕ ТАКСОМОТОРОВ**

В Государственную думу внесены два новых законопроекта, которые предлагают откорректировать... внесенные раньше проекты. Оба касаются закона о такси, который наши законодатели не могут принять уже больше пяти лет. Что же происходит сегодня в этой сфере? Вроде бы все нормально, и такси можно заполучить в любом городе страны буквально за несколько минут? Но на деле накопилось немало нерешенных вопросов.

«Бомбилы» на дорогах

Сейчас уже как страшный сон вспоминаем совсем еще недавнее прошлое – то, что было каких-нибудь десять лет назад. В какую проблему превращались поиски банального такси, особенно когда оно нужно было срочно. Да, в огромной Москве и любом небольшом городе это действительно была проблема! Конечно, существовали таксопарки, и можно было заказать машину по телефону, но это было дорого и не всегда быстро. Но зато стоило помахать рукой, стоя у обочины, как довольно быстро подкатывал автомобиль, водитель которого предлагал доставить вас быстро в любой район города.

Но что это был за автомобиль и что за водитель! С большой вероятностью он (водитель) отвратительно говорил по-русски. Замученные до крайности «жигули» не случайно тогда именовали «джихад-такси». И выбор, который стоял перед потенциальным пассажиром, звучал скорее не как «ехать – не ехать», а «доеду – не доеду». Чтобы каким-то образом убрать с улиц крупных городов бесчисленных «бомбил», законодатели много лет ломали копья, пытаясь прописать в новом законе о такси такие механизмы, чтоб компаниям было выгодно организовывать таксомоторные перевозки, а людям – пользоваться этими услугами (в первую очередь, чтобы это было безопасно). Ну а разные черные и серые схемы работы нелегального такси должны были исчезнуть.

Долгожданный новый закон о такси вступил в силу 21 апреля 2011 года (№ 69-ФЗ) и... практически сразу устарел. Потому что принципиально изменилась реальность: в нашей стране, как и во всем мире появились невиданные ранее службы – «агрегаторы такси». И буквально за пару лет они заменили все привычные службы такси, а вызов «шашечек» из проблемы превратился в набор простейших действий, доступных и старшекласнику, и пенсионеру. Был бы только в руках смартфон.

За прошедшие десять лет мы все привыкли к абсолютно новой реальности – доступному, удобному «цифровому такси». Но и претензий к работе этих сервисов сегодня хоть отбавляй! Причем, с одной стороны, все довольны, что теперь быстро и недорого можно доехать до места в любом городе, с другой – есть масса нерешенных проблем. Ведь рынок такси в новых условиях сложился быстро, стихийно, в отсутствие разных нормативно-правовых актов. Вернее, «правила поведения на рынке» создали под себя частные фирмы – агрегаторы. Они «прописали» правила перевозки, определяют ценовую политику. Вообще, интересная сегодня сложилась ситуация, когда на рынке конкурируют не те, кто предлагают услугу, – перевозчики, а агрегаторы. То есть, по сути, «правит бал» в отрасли человек с компьютером, который и прав водительских, может, не имел никогда, и МАДИ по специальности «организация перевозок» не заканчивал.

Надо сказать, что депутаты и чиновники пытались (и пытаются) все эти годы прописать на федеральном уровне некие «правила игры» для такси. Но пока – не получилось. И вот в Государственной думе сейчас на рассмотрении находятся уже два законопроекта, вносящие коррективы в 69-й закон, один из них даже прошел первое чтение... и снова «завис». Практически каждый месяц в эти проекты вносят все новые и новые изменения и уточнения на них, а воз (в данном случае – автомобиль такси) и ныне там. В смысле – всегда, днем и ночью, готов отвезти пассажира, куда он скажет. Так что же мы хотим увидеть в новом законе, нужен ли он вообще? Ведь вроде и так все хорошо... Не все. И вот какие претензии есть у разных «групп товарищей».

Группа первая, самая многочисленная: пассажиры

Сегодня такси стало, наконец, массовым общественным транспортом – в столице, к примеру, услугами «шашечек» пользуются ежедневно около 900 тыс. человек. И в ожидании заказа застыли (вернее, едут уже) 141 195 автомобилей, из которых 52 953 зарегистрировано в столице, остальные – в Московской области и прилегающих регионах страны. Такие данные привел недавно заместитель руководителя Департамента транспорта и дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы Дмитрий Пронин. Все бы хорошо, но, к сожалению, в последнее время перемещение в такси становится довольно опасным занятием: в прошлом году на 70% увеличилось число дорожно-транспортных происшествий с участием таксомоторов.

И в этом году, несмотря на общее снижение количества ДТП с такси на 6,5%, что, конечно, объясняется не повышением качества работы сервиса, а сокращением числа поездок в период самоизоляции; значительно, более чем на 80%, увеличилась смертность в авариях с участием «шашечек». Причин тому множество, из самых распространенных: нарушения водителями правил проезда пешеходных переходов (27% от всех случаев), неправильный выбор дистанции, превышение скорости (по 18%), нарушение правил

перестроения (15%), проезд на красный свет (9%). А еще есть случаи наезда на стоящий автомобиль, столкновение с велосипедистом и прочее, и прочее...

Поэтому многие мои знакомые давно отказались от пользования такси класса «эконом», предпочитая более дорогой «комфорт» или даже «бизнес». Мол, хочу ехать безопасно! Но даже если в случае аварии в элитном авто, наверное, помогут подушки безопасности и другие подобные системы, то в любом случае возникнут проблемы юридического характера. Потому что по закону отвечать будет водитель, а он сейчас есть, а через минуту он уже исчез, уехал в родной Курск или Нарын.

«Основная трудность, с которой сейчас сталкиваются пострадавшие в ДТП пассажиры такси, заключается в том, что после аварии они, по сути, остаются один на один с водителем, который ничего за душой не имеет, – объясняет **Юлия Каблинова из движения «Синие ведерки»**. – И этот водитель не попадает под действие закона «О защите прав потребителя». Потому что у него нет никаких трудовых отношений с агрегатором. А последний тоже не хочет нести никакой ответственности перед пассажиром: «Мы же не таксопарк...»

В существующей реальности суды выносят вердикты в отношении ответственности организаторов перевозки именно на основании наличия (или отсутствия) трудового договора с виновником аварии. Есть трудовой договор – возникает солидарная ответственность с организатором поездки. Нет – иди сам и ищи ветра в поле... или в Нарыне.

Кроме аварий, есть и другие жалобы у пассажиров: например, на хамство некоторых водителей и незнание ими города. А еще немало претензий поступает от горожан (и это уже не только столичная проблема!) и по поводу припаркованных такси во дворах. Что неудивительно, учитывая возрастающий парковочный дефицит в крупных городах и число легковых такси.

Группа вторая, профессиональная: водители

По мнению **заместителя начальника Главного управления ГИБДД России Николая Шеюхина**, одной из причин аварийности в такси является несоблюдение таксопарками требований о предрейсовом медицинском осмотре водителей. А также безответственное поведение агрегаторов, которые позволяют водителям работать в течение 14-16 и более часов. Это подтверждает статистика, собранная Департаментом транспорта Москвы. По их данным, 57% водителей работают более 12 часов в день, а 65% таксистов сообщают о том, что в лучшем случае они имеют по одному выходному в неделю. И то не всегда.

Такой напряженный график – конечно же, вынужденный. Потому что иначе таксист ничего не заработает! Сколько должен заработать таксист на арендованной машине (самый распространенный вариант в столице), чтобы осталось хотя бы на скромный обед? Средний дневной пробег – около 300 км. Агрегатор берет сегодня 20-25% от цены заказа. В результате в среднем водителю нужно отработать пять часов, чтобы оплатить аренду, еще час – заработать на бензин, два часа – рассчитаться с агрегатором. Итого первые восемь часов он работает «на дядю», и только потом начинает зарабатывать «на себя». И чем дольше он работает, тем больше получает.

Обычный таксист проводит за рулем от десяти до 15 часов. Но бывает и 20, если застывает на сутки. А еще все водители этих авто вынуждены мыкаться в поисках места для парковки и остановки, стараясь не поймать штраф. По официальным данным, между прочим, их доход за последние десять лет... сократился на 22-49%. Увы, профессия давно уже стала «не модной», и, не желая тратить силы и нервы, многие профессионалы просто уходят с рынка. Куда угодно, да хоть в курьеры – развозка товаров и продуктов стала ныне куда более прибыльным делом. И ответственности меньше. Поэтому за рулем желтых машинок мы снова все чаще видим мигрантов, порой плохо говорящих по-русски, и маргиналов, готовых работать буквально за еду.

Цифра – наше все

Что делать в этой ситуации? Первый шаг уже готовы сделать сами агрегаторы – под влиянием местных властей, конечно. Улучшить организацию рынка автотранспортных услуг можно с помощью введения цифрового контроля за водителями. База для этого уже существует – практически у каждого взрослого гражданина России есть свой цифровой профиль в Госуслугах. Есть региональные информационные системы и информационные ресурсы Госавтоинспекции, разрабатывается единая биометрическая система...

Объединив их, можно отследить историю конкретного человека, его водительский опыт, увидеть статистику его нарушений и участия в ДТП. При помощи этой системы (или даже более простой) можно отслеживать график работы таксистов и пресекать попытки переработки. Для запуска такой платформы в Москве, например, вся база готова, необходимо только принять постановление правительства города, которое обязывает агрегаторов передавать заказы таксистам только через электронный шлюз, а не напрямую. Запустить уже в следующем году на портале госуслуг цифровой профиль водителя, через который компании смогут в онлайн-режиме отслеживать наличие штрафов за нарушение ПДД и статус прав у водителей, собираются и в ГИБДД. **Минтранс** планирует в 2021 году ввести систему электронных путевых листов, с помощью которых тоже можно отслеживать режим труда водителей.

Еду в парк!

То есть на этом уровне, как показывает опыт, большую часть проблем можно решить, главное – наладить нормальную совместную работу (и обмен данными) между **Минтрансом**, МВД, региональными властями и компаниями-агрегаторами. В то же время все-таки остаются вопросы, которые должны быть решены на уровне федеральном. Видимо, в виде поправок к закону о такси. И это должны быть единые для всей страны правила по профессиональному допуску всех участников (в первую очередь, конечно, водителей) к перевозке пассажиров. Кому можно это доверить (наличие российского водительского удостоверения, стаж и т.д.), как отслеживать соблюдение режима труда и отдыха? И, главное, как при этом обеспечить безопасность пассажиров?

Главное, чего ни в коем случае нельзя допустить, так это чтобы государственные (и местные) органы власти могли устанавливать некие «минимальные» или «предельные» тарифы, как предлагают некоторые чиновники. Все остальные участники системы (и таксисты, и пассажиры) уверены – ни к чему хорошему это не приведет.

«Если в Москве и области будет введен минимальный тариф 250 руб. за поездку, как нам предлагают, в итоге пострадают все, – уверен Антон Петраков, директор по корпоративным отношениям и связям с государственными органами «Яндекс.Такси». – Поездок станет на треть меньше (за счет коротких поездок), как и самих машин такси, при этом заработок водителя не вырастет, а сократится – думаю, еще на 10%».

И еще в одном все солидарны – это в том, что пассажиры, водители и их ответственность должны быть обязательно застрахованы.

«Если хочешь работать в такси – покупай страховку. Нет – не можешь перевозить пассажиров, – считает **руководитель рабочей группы ОНФ «Защита прав автомобилистов» Петр Шкуматов**. – Агрегаторы, в свою очередь, могут солидарно отвечать за вред в результате ДТП, когда за рулем машины был самозанятый водитель или ИП. Он ведь им отчислял процент при получении заказа! А то на сегодняшний день пострадавшие в такси остаются у разбитого корыта, потому что у водителя, как выясняется, за душой ничего нет».

А что до двух свежих предложений, внесенных в Государственную думу, – они, конечно, важные, но далеко не самые принципиальные. Один законопроект разрешает службам заказа такси (агрегаторам) не оформлять отдельную юридическую регистрацию в каждом регионе, где они намерены работать. Второй – позволяет самозанятым гражданам работать таксистами, но при условии заключения договора со службой заказа такси

(агрегатором). Хорошо уже то, что в законе наконец-то может появиться определение – кто такой агрегатор, что он делает, какие права имеет и за что отвечает.

Не знаю, какие шансы у этих предложений, ведь сам законопроект, который хотят поправить депутаты, поступил в ГД еще пять лет назад, первое чтение прошел еще в 2018 году... и с тех пор «залег на дно». Жизнь меняется быстрее.

<https://tass.ru/opinions/10103571>

### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2020.11.26; ЭКЗАМЕН НА ПРОЧНОСТЬ; ТРАНСПОРТНАЯ ОТРАСЛЬ ИЩЕТ ОТВЕТЫ НА НОВЫЕ ВЫЗОВЫ**

В Москве состоялись международный форум и выставка «Транспорт России», которые проводятся в рамках главного делового события отрасли – «Транспортной недели». Текущий год стал непростым для экономики страны. Транспортная отрасль существенно пострадала от глобальных ограничений, вызванных распространением COVID-19. Несмотря на это, именно она во многом берет на себя вопросы восстановления экономики России после пандемии и кризиса. Поэтому в целом фокус был сделан на приоритетах национальной экономики, стратегических задачах транспортной отрасли и улучшении жизни граждан как цели государственной политики.

Деловая часть форума оказалась насыщенной, даже несмотря на ограничения: это пленарные дискуссии и специализированные конференции по видам транспорта и его инфраструктуры, Международный конгресс «ЭРА-ГЛОНАСС: интеграция в цифровое будущее», VIII Международный Евразийский форум «Такси», Координационное транспортное совещание государств – участников СНГ, Совет руководителей уполномоченных органов в сфере транспорта государств – членов ЕАЭС, подписание соглашений и меморандумов. Эти встречи традиционно объединили профессионалов отрасли, представителей власти и науки. Особенность этого года в том, что аудитория в десятки тысяч зрителей присоединилась к мероприятиям Транспортной недели в онлайн-режиме.

В первый день выставки «Транспорт России» ее посетил **Председатель Правительства РФ Михаил Мишустин**. Он осмотрел выставочную экспозицию, остановившись на стендах, посвященных реализации **нацпроектов** в сфере транспорта, ознакомился с презентациями инновационных проектов ОАО «РЖД» и инфраструктурных проектов международного аэропорта Шереметьево, строительства технического флота для внутренних водных путей.

В режиме телемоста **Михаил Мишустин** открыл участок федеральной автотрассы Р-254 «Иртыш» в Новосибирской области, запустил строительство универсального торгового терминала Lugarport в морском порту Усть-Луга в Ленинградской области, а также принял участие в церемонии запуска железнодорожного парка приема груженых составов «Новый», построенного в рамках модернизации припортовой станции Находка-Восточная Дальневосточной железной дороги.

Деловую программу форума открыла пленарная дискуссия «Транспорт России. Скорость, удобство и эффективность», которая прошла в форме открытого диалога руководителей транспортного сектора и смежных отраслей, представителей бизнеса. Приветственное обращение **Президента РФ Владимира Путина** зачитал помощник Президента Российской Федерации Игорь Левитин. Он напомнил, что в 2020 году отмечается тридцатилетие создания профильного министерства и первый год, когда отмечается профессиональный праздник отрасли – День работника транспорта. Но важнейшими темами являются, конечно, обеспечение устойчивой деятельности транспортного комплекса в ситуации, связанной с распространением коронавирусной инфекции, сохранение рабочих мест, сбережение здоровья сотрудников отрасли.

В свою очередь **Михаил Мишустин** отметил, что транспортная отрасль стала одной из наиболее пострадавших от распространения коронавирусной инфекции. Несмотря на это, транспортные предприятия продолжают бесперебойно работать, обеспечивая потребности в перевозках, а главное – их безопасность. Развитие всех видов транспорта в стране предусмотрено в рамках масштабных проектов, которые успешно реализуются в последние годы. Это национальный проект «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», в котором участвуют 83 региона, 105 городов. На госпрограмму развития транспортной системы в бюджете этого года было предусмотрено более 1 трлн руб. Дополнительные 100 млрд руб. Правительство РФ направило на опережающее развитие инфраструктуры дорожного хозяйства. «Для повышения доходов от экспорта и транзита грузов через территорию страны создается система эффективного использования и развития международных транспортных коридоров, самые важные из которых – «Европа – Западный Китай», «Север – Юг», Севморпуть, Транссиб и БАМ. Некоторые участки на них уже действуют, это лишь часть проектов, которые будут реализованы в ближайшее время», – отметил **премьер-министр РФ**.

Первый **вице-премьер РФ Андрей Белоусов** подтвердил, что за три квартала текущего года пассажирооборот серьезно снизился: на треть сократились перевозки железнодорожным и автомобильным транспортом, почти наполовину – в авиации. «Тем не менее компании были мобилизованы, и удалось пройти этот отрезок времени без существенных потерь, без сокращения занятости и банкротств», – сказал он. По его словам, ситуация была и остается достаточно сложной. Но в значительной мере помогла поддержка со стороны правительства и регионов – это порядка 200 млрд руб. Важным индикатором он назвал то, что субсидии, которые запланированы для предоставления авиакомпаниям, пока выбираются «достаточно плавно». «Это говорит о том, что у авиакомпаний есть еще некий запас прочности. И, соответственно, у правительства тоже есть резервы», – сказал **Андрей Белоусов**. Также вызовами, стоящими перед отраслью, он назвал неразвитость транспортной сети, из-за чего сдерживается развитие отдельных территорий страны, в частности, регионов Восточной Сибири и Дальнего Востока.

Так или иначе, все выступавшие на форуме говорили о сложностях, вызванных последствиями пандемии, однако подчеркивали, что мобилизация и объединение усилий позволили минимизировать потери. Так, первый **заместитель министра транспорта РФ** – руководитель **Федерального агентства воздушного транспорта Александр Нерадько** отметил: «2020 год запомнился не столько пандемией, сколько ответом на нее профессионального сообщества – сплоченностью субъектов транспортного комплекса, а также всех ветвей и уровней власти. Совместная работа помогла преодолеть последствия пандемии для отрасли. Начиная с лета текущего года, особый акцент делается на безопасность пассажиров всех сегментов транспорта». Он отметил, что, несмотря на трудности, есть ряд поставленных задач и их нужно выполнять. В их числе – замена трети подвижного состава в городах, улучшение состояния дорожной сети во всех субъектах РФ, повышение качества обслуживания в аэропортах и др.

«Россия – чемпион по мобилизации, – поддержал мнение коллеги председатель совета директоров ИК «АЕОН» Роман Троценко. – Весна была тяжелейшая, в марте-апреле пассажироперевозки резко упали. Не существует бизнес-плана, в котором можно предположить, что все расходы сохранились на прежнем уровне, а доходная часть упала в 15 раз. Спасибо Правительству РФ за то, что очень быстро стали приниматься меры поддержки бизнеса – от списка системообразующих предприятий отрасли до выделения отдельным компаниям грантов для выплаты заработной платы работникам». Он также добавил, что поддержка Правительства РФ позволила не останавливать самые большие инфраструктурные проекты: строительство транзитного комплекса в Новосибирске – аэропорта Толмачево, приспособленного для 20 млн человек, из которых 10 млн – это

международный транзит, а также строительство нового терминала в Кемерово и проект во Владикавказе.

Генеральный директор – председатель правления ОАО «Российские железные дороги» Олег Белозеров также назвал текущий год «экзаменом» для компании, который, судя по всему, железные дороги сдают успешно. Основной акцент был сделан на здоровье и безопасности пассажиров и работников отрасли. «Мы быстро перестроились и, что немаловажно, не только не потеряли клиентов, но и нашли новых, – отметил Олег Белозеров. – В определенном отношении мы имеем преимущество перед другими видами транспорта: мы спокойно пересекаем границу грузовым видом транспорта, снизили стоимость проезда пассажиров, чтобы стимулировать и поддержать их. Развиваются цифровые сервисы». Это подтверждают и цифры: по данным на середину ноября, РЖД с начала года перевезли более 5 млн контейнеров – столько же, сколько за весь прошлый год.

О важности совместной работы, направленной на развитие дорожно-транспортной инфраструктуры региона, рассказал в своем выступлении губернатор Московской области Андрей Воробьев. По его словам, благодаря поддержке Правительства РФ в Подмосковье за последние годы были построены более 30 путепроводов, 180 магистралей и обходы городов протяженностью почти 1 тыс. километров. Среди наиболее крупных проектов – строительство ЦКАД и МЦД. Их реализация создает благоприятные условия для повышения качества жизни и развития экономики. Новые дороги также строятся и за счет привлечения частных инвестиций. Так, в рамках ГЧП в декабре планируется приступить к строительству участка магистрали, который соединит Ярославское и Дмитровское шоссе.

О строительстве дорог по механизму концессии упомянул также председатель правления Государственной компании «Автодор» Вячеслав Петушенко. По его словам, на сегодня в России общая протяженность скоростных дорог составляет порядка 6 тыс. км. Под управлением Автодора находятся 1650 км, и ежегодно строятся и реконструируются порядка 200 км новых участков магистралей. При этом все большее число пользователей предпочитают именно скорость и комфорт передвижения. В настоящее время у Автодора на стадии реализации находятся 18 проектов общим объемом 1 трлн руб., а до 2024 года планируется привлечь до 500 млрд руб.

Глава Республики Бурятия Алексей Цыденов добавил, что в разных субъектах РФ в силу объективных причин востребованы различные виды транспорта: где-то больше развит авиасектор, где-то железнодорожные перевозки. Но автомобильные дороги есть везде, поэтому важнейшей задачей государства является «выравнивание» качества дорожной инфраструктуры. Так, к 2024 году 85% дорог агломераций и 50% региональных дорог должны находиться в нормативном состоянии. Важно, что эти показатели не изменились, несмотря на кризисные явления, подчеркнул Алексей Цыденов. Более того, состояние дорог стало одним из критериев оценки деятельности высших должностных лиц регионов. В будущем выравнивание качества инфраструктуры и предоставления транспортных услуг будет распространяться на все виды транспорта. Кстати, вторая часть дискуссии так и называлась: «Транспорт как услуга». Эксперты обсудили вопросы работы транспорта в новых условиях, перспективы реализации будущих проектов и восстановление объемов перевозок.

А заключительным мероприятием «Транспортной недели – 2020» стала итоговая пленарная дискуссия, в которой приняли участие статс-секретарь – заместитель министра транспорта РФ Дмитрий Зверев, заместитель министра транспорта РФ Юрий Цветков, ректор Российского университета транспорта Александр Климов. Модератором выступил председатель Общественного совета при Минтрансе России, директор Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ «Высшая школа экономики» Михаил Блинкин.

В ходе делового формата говорилось о результатах дискуссий по развитию транспортного комплекса, состоявшихся в рамках главного события отрасли.

В рамках мероприятия были награждены лауреаты национальной премии за достижения в области транспорта и транспортной инфраструктуры «Формула движения». Она учреждена в 2014 году Общественным советом при **Минтрансе России** и проводится в этом году в 7-й раз. Премия призвана содействовать развитию транспортной инфраструктуры, повышению уровня оказания транспортных услуг, а также стимулированию государственных и коммерческих структур к решению значимых проблем транспортной сферы. В конкурсе участвуют только реализованные проекты или услуги, получившие практическое применение в сфере транспорта.

Людмила ИЗЬЮРОВА,  
обозреватель «ТР»

<https://transportrussia.ru/item/5916-ekzamen-na-prochnost.html>

### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2020.11.26; АВИАЦИИ – ГОСПОДДЕРЖКУ; ЭКСПЕРТЫ ОБСУДИЛИ ВОПРОСЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДОСТУПНОСТИ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК**

Член Комитета Совета Федерации по экономической политике Александр Пронюшкин провел «круглый стол» на тему «О мерах государственной поддержки организаций воздушного транспорта РФ и об обеспечении доступности воздушных перевозок населению в условиях распространения новой коронавирусной инфекции и устранения ее последствий».

Мероприятие состоялось в режиме видеоконференции.

В заседании «круглого стола» приняли участие сенаторы Валерий Васильев, Владимир Кравченко, Дина Оюн, **заместитель директора Департамента государственной политики в области гражданской авиации Министерства транспорта РФ Илья Белавинцев**, заместитель начальника Управления экономики и программ развития **Федерального агентства воздушного транспорта** Елизавета Иванова, заместитель директора Департамента бюджетной политики в отраслях экономики Министерства финансов РФ Екатерина Раймхен, начальник государственного авианадзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Владимир Ковальский, заместитель генерального директора по коммерции и финансам ПАО «Авиакомпания «Аэрофлот» Андрей Чиханчин, представители общественных организаций, экспертного сообщества.

Александр Пронюшкин отметил, что воздушный транспорт для многих населенных пунктов субъектов РФ является безальтернативным. При этом с 2018 года многие авиакомпании оказались на грани банкротства.

«Мы все прекрасно помним, сколько усилий было предпринято в 2018 и 2019 годах для компенсации огромных экономических убытков, понесенных отечественными авиакомпаниями в связи с резким ростом цен на авиационное топливо. При этом даже прямое поручение Президента Российской Федерации о выделении 23 млрд руб. на эти цели не было выполнено. Взамен были предложены меры, которые существенного улучшения экономическому состоянию авиакомпаний не принесли», – сказал сенатор.

Он напомнил, что речь идет, в частности, об установлении с 1 октября 2019 года нулевой ставки НДС взамен ставки 10% в отношении услуг по ряду внутренних воздушных перевозок и других мерах.

С марта 2020 года к данной проблеме прибавились убытки авиакомпаний, связанные с ограничением авиаперевозок в связи с новой коронавирусной инфекцией. По данной причине объем перевозок на внутренних авиарейсах сократился на 88%, а на международных рейсах в связи с закрытием границ – более чем на 90%. В этих

условиях представляется целесообразным рассмотреть эффективность принимаемых мер государственной поддержки

отечественных авиакомпаний – субсидии на компенсацию затрат от основных видов деятельности, налоговые каникулы, субсидируемые авиаперевозки, компенсационные выплаты, государственные гарантии по кредитам или облигационным займам, мораторий на банкротство и ряд других мер.

Сенатор отметил, что Счетная палата провела проверку результативности использования субсидий из федерального бюджета организациями воздушного транспорта в целях обеспечения перевозок населения в 2017-2019 годах. Она показала, что реальная потребность в средствах федерального бюджета на 2017-2019 годы формировалась **Росавиацией** уже после формирования проекта федерального бюджета на очередной финансовый год и плановый период и внесения его в Государственную думу на основании заявлений авиаперевозчиков о готовности осуществлять воздушную перевозку. Это снижало обоснованность формируемых объемов бюджетных ассигнований.

Кроме того, указал Александр Пронюшкин, дополнительные объемы бюджетных ассигнований на субсидирование воздушных перевозок доводились до **Росавиации** в период, когда спрос на субсидируемые перевозки начинал сезонное снижение и авиакомпании уже не могли освоить финансирование в полном объеме. Места на рейсах, где еще сохранялся спрос на субсидируемые перевозки, уже были реализованы по коммерческим тарифам. В результате при наличии ежегодного дефицита в бюджетных ассигнованиях объем неосвоенных средств субсидии по итогам 2019 года составил 1 млрд 913,4 млн руб., или 12,6% от объема выделенных средств. «То есть регионы деньги запрашивали в мае, а средства доводились в октябре. И мы видим такие процедуры не только на данном примере», – сказал сенатор.

**Илья Белавинцев** отметил роль Совета Федерации в разработке мер поддержки авиационной отрасли в условиях пандемии. Он сообщил, что падение авиаперевозок по итогам 2020 года, как ожидается, составит 45%. «При этом внутренние перевозки, по прогнозам, упадут до 17,2%. То есть благодаря реализуемым мерам мы отыгрываем потерянные позиции», – отметил он.

«Практика применения программы поддержки показала необходимость ряда изменений, они уже подготовлены и согласованы в целом с Министерством экономического развития РФ и Министерством финансов РФ, потребуются некоторые согласительные процедуры, но, думаю, вопрос будет оперативно урегулирован», – **сказал Илья Белавинцев**. Помимо прямых мер поддержки авиакомпаний, которые составили около 40 млрд руб., также осуществляется большой комплекс мер поддержки системообразующих авиакомпаний, включая госгарантии, кредиты и отсрочки.

Владимир Ковальский проинформировал о мерах, принятых Федеральной службой по надзору в сфере транспорта в период пандемии.

Андрей Чиханчин сообщил, что авиационные перевозки как отрасль станут прибыльными, скорее всего, не раньше 2022 года. Он отметил важность господдержки, которая помогает отрасли оставаться на плаву. «По оценке Международной ассоциации транспортной авиации, авиакомпании всего мира во втором квартале 2020 года сократили расходы на 50%, потому что все прибегают к мерам оптимизации. При этом их выручка за этот период сократилась на 80%».

По итогам обсуждения будут подготовлены рекомендации с учетом прозвучавших предложений.

<https://transportrussia.ru/item/5925-aviatsii-gospodderzhku.html>

### ТАСС; 2020.11.26; КОЛЫМА ПОЛУЧИТ 12 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ В 2021 ГОДУ

Магаданская область в 2021 году получит на ремонт и строительство дорог 12 млрд рублей. Об этом сообщил в четверг глава региона Сергей Носов в прямом эфире медиапроекта «Регионы о главном» Экспертного института социальных исследований, отметив, что таких средств на дорожную инфраструктуру регион ранее не получал.

«На федеральные и областные дороги, включая муниципальные, мы в следующем году должны освоить... 12 млрд рублей. Эта цифра, которой раньше никогда не было на Колыме. Все необходимые объемы будут законтрактованы не в июле, не в августе... [а] в декабре - январе, это ближайшие месяцы, что позволит нам работать, готовиться к работам уже в первом квартале», – сказал Носов.

Он отметил, что по итогам инвентаризации дорог на Колыме, которая проходила в последние годы, состояние лишь 17% признано нормативным.

Магаданская агломерация с 2019 года входит в национальный проект «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», который инициирован президентом РФ **Владимиром Путиным**. До 2024 года на Колыме отремонтируют по **нацпроекту** 34,5 км городских дорог. В 2020 году Магаданская область получила из федерального бюджета по **нацпроекту** 120 млн рублей.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/kolyma-polucit-12-mlrd-rublej-na-remont-dorog-v-2021-godu>

### РИА НОВОСТИ; 2020.11.26; ЯКУТСК ПЕРЕВЫПОЛНИЛ ПЛАН ПО РЕМОНТУ И СТРОИТЕЛЬСТВУ ДОРОГ В 2020 ГОДУ

Якутск, несмотря на острую нехватку кадров из-за пандемии коронавируса, перевыполнил план по ремонту и строительству дорог в 2020 году, в следующем году по **нацпроекту** «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» в городе планируется построить и отремонтировать свыше 26 километров дорожной сети, сообщил РИА Новости директор муниципального казенного учреждения «Главстрой» Алексей Варламов.

Ранее региональные власти сообщили, что Якутия в 2020 году построила и реконструировала свыше 500 километров дорог, обсуждаются планы на следующий год.

По словам Варламова, по паспорту **нацпроекта**, независимо от объемов, выделяется 496 миллионов рублей федеральных средств, 500 миллионов рублей из регионального и столько же из местного бюджета.

«В 2020 году плановый индикатор составлял 22,39 километров, фактическое выполнение – 23,56 километра дорог. Перевыполнение составило 1,17 километра», – рассказал собеседник агентства.

Всего было задействовано шесть подрядных организаций. «Было привлечено порядка 382 человека и 214 единиц техники. Процент местного населения составил от 30 до 100%. При этом ООО «Сельдорстрой» и ДРСУ «Сэттэ» привлекали к работам только местные кадры», – отметил Варламов.

«Остро ощущалась нехватка квалифицированной рабочей силы, также в связи пандемией», – добавил он.

В планах городских властей на следующий год строительство и ремонт 26,5 километров дорог. Масштабным проектом станет капитальный ремонт проспекта Ленина.

<https://ria.ru/20201126/yakutsk-1586403423.html>

### **ТАСС; 2020.11.26; WWF ПРОСИТ ВЛАСТИ РОССИИ О НОВЫХ ПРАВОВЫХ МЕРАХ ПО ЗАЩИТЕ МОРСКИХ МЛЕКОПИТАЮЩИХ**

Представители Всемирного фонда дикой природы (WWF) России и посол доброй воли ООН Вячеслав Фетисов направили письмо в адрес вице-преьера РФ Виктории Абрамченко с просьбой о поручении профильным ведомствам разработать новый пакет правовых мер по защите морских млекопитающих.

25 июня 2020 года было принято решение о признании не действующим на территории России приказа Министерства рыбного хозяйства СССР от 30 июня 1986 года «Об утверждении Правил охраны и промысла морских млекопитающих». Это был единственный акт, устанавливающий специализированный правовой режим охраны мест обитания морских млекопитающих, в том числе занесенных в Красную книгу РФ.

«С отменой Правил были безальтернативно упразднены нормы, обеспечивающие значительное снижение уровня беспокойства морских млекопитающих в их привычных местах обитания. В условиях институциональной неопределенности в исполнении административных функций, просим Вас поручить Минприроды России и Минсельхоз России совместно разработать и принять пакет мер по охране ключевых местообитаний морских млекопитающих», – говорится в тексте письма, имеющемся в распоряжении ТАСС.

Предлагается, в частности, ввести временные меры по поддержанию ранее установленного режима охраны ключевых мест обитания морских млекопитающих до момента введения в действие иных предусмотренных действующим законодательством форм территориальной охраны и определить порядок взаимодействия соответствующих органов исполнительной власти (Минприроды, Минсельхоза, Минтранса, Росрыболовства, Роснедр) для создания запретных для плавания районов и районов, где пользование недрами запрещено.

Ранее представители WWF направлял письма в ведомства, однако и Минприроды, и Минсельхоз, признав существование проблемы, отметили, что не могут содействовать в ее разрешении, так как это выходит за рамки их компетенций.

<https://tass.ru/obschestvo/10103699>

### **ТАСС; 2020.11.26; КАБМИН ВНЕС В ДУМУ ЗАКОНОПРОЕКТ О МАРКИРОВКЕ ТРАНСПОРТА ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ ОТХОДОВ**

Правительство внесло в четверг в Госдуму законопроект о введении маркировки транспортных средств, которые перевозят отходы, в зависимости от класса опасности груза. Текст документа размещен в думской электронной базе.

Поправки предлагается внести в закон «Об отходах производства и потребления». Как отмечают авторы инициативы, новые нормы урегулируют в полном объеме перевозку отходов всех классов опасности с учетом транспортного законодательства и особенностей законодательства в области обращения с отходами, что «способствует гармонизации законодательства в указанных сферах».

В частности, кабмин предлагает уточнить термин «транспортирование отходов» и прописать все виды транспорта, которые могут осуществлять такую перевозку. Законопроект предлагает установить, что перевозка отходов осуществляется при соблюдении нескольких условий: наличии паспорта отходов и документации для транспортирования и передачи отходов, с указанием их количества, цели и места назначения, соблюдении требований безопасности на транспортных средствах, а также оснащении транспортных средств, контейнеров и цистерн отличительными знаками, соответствующими определенному классу опасности отходов.

«Разработка отличительных знаков и порядка их применения поручается федеральному органу исполнительной власти, осуществляющему функции по выработке и реализации

государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области транспорта», – отмечается в пояснительной записке к законопроекту.

Кабмин предлагает ввести маркировку транспортного средства, которое перевозит отходы, специальным отличительным знаком, соответствующим определенному классу опасности отходов в зависимости от степени негативного воздействия на окружающую среду. Если отходы обладают свойствами опасного груза, то дополнительно на транспортное средство наносится маркировка, относящаяся к опасным грузам и соответствующая требованиям указанного ГОСТа, правилам маркировки опасных грузов, действующим на конкретном виде транспорта, а также типовым правилам ООН по перевозке опасных грузов.

«Двойная маркировка будет представлять информацию о транспортной безопасности и экологической безопасности перевозимого груза, что в свою очередь повысит эффективность контрольно-надзорных мероприятий, проводимых органами Росприроднадзора и **Ространснадзора**», – отмечают авторы инициативы.

<https://tass.ru/ekonomika/10103297>

### **РЖД-ПАРТНЕР; САЛЕЕВА МАРИЯ; 2020.11.26; МОСКВИЧЕВ: ЗАКОНОМ МЫ УСТАНОВЛИВАЕМ КОНТРОЛЬ НАД МЕЖДУНАРОДНЫМИ ПЕРЕВОЗКАМИ**

24 ноября на пленарном заседании Государственной думы депутаты приняли закон о контроле международных перевозок. Он устанавливает, что **Ространснадзор** сформирует реестр организаций, допущенных к международным перевозкам. Законопроект разрабатывали в Правительстве, а во втором чтении появилось уточнение, что контроль будут вести в отношении пассажирских международных автомобильных перевозок.

«Этим законом мы устанавливаем контроль над международными перевозками. Допуск есть у многих, но не у всех. Также пока нет возможности получить данные, кто действительно осуществляет перевозки. Год пандемии, кстати, очень хорошо показал отсутствие этого контроля. Создать реестр предложили в Правительстве, в госдуме этот документ поддержали. После того, как реестр будет сформирован, на каждом остановочном пункте можно по нему проверить разрешение на международный транзит. Закон также установит сроки допуска к перевозкам: год, если перевозчик в реестре впервые, далее, если нет нарушений, продлевается разрешение на пять лет. К слову, на пять лет выдают допуск и сейчас. Так что не могу сказать, что это ужесточение правил или что-то новое, это просто возможность сделать международные перевозки прозрачными», – прокомментировал принятие соответствующего закона председатель комитета Государственной думы по транспорту и строительству Евгений Москвичев.

<https://www.rzd-partner.ru/auto/news/moskvichev-zakonom-my-ustanavlivaem-kontrol-nad-mezhdunarodnymi-perevozkami/>

### **ТАСС; 2020.11.26; ЛЮБИМОВУ НАЗНАЧИЛИ РУКОВОДИТЕЛЕМ ОРГКОМИТЕТА ПО ПРАЗДНОВАНИЮ 100-ЛЕТИЯ КЧР**

**Премьер-министр РФ Михаил Мишустин** назначил председателем организационного комитета по подготовке и проведению празднования 100-летия Карачаево-Черкесии (КЧР) министра культуры РФ Ольгу Любимову. Соответствующее распоряжение опубликовано в четверг на сайте кабмина.

В октябре 2017 года **президент России Владимир Путин** распорядился на государственном уровне отпраздновать в 2022 году 100-летие образования Карачаево-Черкесии.

«Включить в состав организационного комитета следующих лиц: Любимова О. Б. – министр культуры РФ (председатель организационного комитета)», – говорится в документе.

Отмечается, что в состав оргкомитета по подготовке и проведению празднования 100-летия образования КЧР также включены мэр Черкесска Алексей Баскаев и **замминистра транспорта РФ Дмитрий Зверев**.

Карачаево-Черкесская автономная область была образована 12 января 1922 года. В 1991 году ее преобразовали в Карачаево-Черкесскую Советскую Социалистическую Республику в составе РСФСР. Нынешнее название регион получил в декабре 1992 года.

КЧР – один из самых многонациональных регионов РФ, в котором проживают представители около 100 народов, пять из которых – абазины, ногайцы, карачаевцы, русские и черкесы – являются субъектообразующими этносами.

<https://tass.ru/v-strane/10107741>

### **РОССИЯ 1 ВЕСТИ; 2020.11.26 06.44; ДА БУДЕТ СВЕТ: РОСАВТОДОР ПРОВЕДЕТ ОСВЕЩЕНИЕ ВСЕХ НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ. УТРО РОССИИ**

До конца 2024-го года **Росавтодор** планирует провести освещение через все населенные пункты вдоль федеральных трасс. Между тем, водители и пешеходы не перестают жаловаться на полное отсутствие фонарей в городах и за их пределами. Этой осенью низкая освещенность вновь стала одной из причин роста ДТП.

<https://www.vesti.ru/video/2244418>

### **КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.11.27; АРМЯНСКИЕ АВТОМОБИЛИ БУКСУЮТ НА ШТРАФСТОЯНКАХ; ВЛАСТИ ИЩУТ РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМЫ АВТОВЛАДЕЛЬЦЕВ, СЭКОНОМИВШИХ НА ТАМОЖЕННЫХ ПОШЛИНАХ**

Общественная палата России разработает рекомендации для правительства и Госдумы по решению проблем тысяч россиян, чьи автомобили с армянскими номерами оказались на штрафстоянках. Нерастаможенные машины задерживают инспекторы ГИБДД. Госавтоинспекция и Федеральная таможенная служба говорят, что граждане оказались в сложном положении, поскольку перед ввозом авто из Армении не изучили законодательство. Автовладельцы же уверены, что власти ввели их в заблуждение, не предупредив об обязанности вносить таможенные платежи.

Проблемы владельцев подержанных авто, приобретенных на территории Армении, обсуждались в четверг в ОП: решено создать рабочую группу, которая разработает пакет предложений для направления в Госдуму и правительство. Схема ввоза автомобиля из Армении получила популярность в последние несколько лет из-за дешевизны сделки. Пошлины до начала 2020 года там были значительно ниже: машина могла стоить на 40% меньше, чем в РФ. После оформления временной регистрации новые владельцы ставили авто на учет, получали номера и уезжали в Россию. Но 1 января 2020 года Армения выровняла пошлины до уровня стран ЕАЭС.

По оценкам экспертов, в РФ сейчас около 300 тыс. авто с армянскими номерами.

С 2020 года заработал закон о регистрации транспортных средств, по которому машина для передвижения по дорогам должна стоять на учете в РФ. Инспекторы, получив разъяснения главка, начали проверять ввезенный транспорт: авто, которые не имели такой регистрации, увозили на штрафстоянку в рамках борьбы с нарушителями ст. 12.3 КоАП (управление без документов). С проблемами столкнулись автовладельцы из Краснодарского края, Северной Осетии, Пермского и Ставропольского краев, Башкирии и других регионов. Они уже собрали более 10 тыс. подписей под обращением к президенту и премьеру, указывая, что потеряли возможность пользоваться автомобилями.

Граждане попали в сложную ситуацию, потому что на момент ввоза машин не знали законодательства, объясняли представители Федеральной таможенной службы (ФТС) и ГИБДД России, выступая в ОП. Представитель ФТС Ирина Тетерева подтвердила, что зарегистрированные в Армении машины при пересечении границы декларированию не

подлежат, но на территории РФ они становятся иностранным товаром – владельцу нужно заплатить пошлинную разницу. Этот статус машины сохраняют до 1 января 2023 года, дальше они станут «товарами ЕАЭС» – доплачивать разницу в платежах не потребуется. Пострадавшие настаивают, что при пересечении границы их не предупредили об обязанности доплачивать пошлины.

Замначальника ГИБДД России Николай Шеюхин подтвердил, что контроль за армянскими авто усилили в этом году.

Он ссылается на поручение президента «обеспечить принцип неотвратимости наказания» для владельцев машин с иностранными номерами (давалось в 2019 году). Господин Шеюхин подчеркнул, что «нет задачи выдергивать из потока машины с иностранными знаками, чтобы поставить на штрафстоянку». Армения, пояснил он, обязалась «обеспечить использование» автомобилей, растаможенных по низким ставкам, только у себя на территории (закреплено в договоре о присоединении республики к ЕАЭС), при этом такие машины беспрепятственно выезжали в Россию.

Выступавшие в ОП эксперты представили варианты решения проблемы. Юрист Юрий Демин, защищающий права пострадавших автовладельцев, предложил до 2023 года разрешить россиянам ставить на учет ввезенные из Армении машины, изменив правила регистрации (постановление правительства №1794). Это потребует правки закона о регистрации транспортных средств, ответил начальник управления надзорной деятельности ГИБДД Роман Мишуров.

Зампред Общественной палаты Башкортостана Олег Галин предложил поправить закон «О безопасности дорожного движения», прописав в нем возможность использования машин из Армении.

Краснодарский юрист Денис Григорьев считает необходимым ввести мораторий на перемещение авто на штрафстоянку, поскольку, по его словам, были случаи «эвакуации машин вместе с детьми в салоне». «Давайте еще разрешим людям на неделю ездить на красный свет, – заметил на это член ОП Александр Холодов. – Лучше ввести схему с растаможкой по пониженным ставкам». Повышенное внимание ГИБДД к машинам с армянскими номерами объясняется тем, что штрафы с камер не приходят, подчеркнул Денис Григорьев.

<https://www.kommersant.ru/doc/4586525>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.11.26; ВЛАСТИ НАЗВАЛИ СРОКИ ОЧИСТКИ МОСТА НА ОСТРОВ РУССКИЙ ВО ВЛАДИВОСТОКЕ**

Мостовики и альпинисты, задействованные в очистке вант закрытого из-за обледенения моста на остров Русский во Владивостоке, полагают, что эта работа займет от шести до десяти дней, сообщает правительство Приморья.

Утром 21 ноября движение по мосту на остров Русский закрыли из-за падения льда с вант. Власти организовали паром, который вывозит людей на материк, он вмещает 20 машин и курсирует с периодичностью раз в два часа, но уехать на нем очень сложно: очереди на него каждый раз ждут несколько десятков автомобилей и множество людей. Открытие моста несколько раз переносили, в последний раз – на 30 ноября.

Губернатор Приморского края Олег Кожемяко проехал по мосту на грузовике с усиленной крышей, на котором перевозят мостовиков. Он отметил, что на проезжей части лежит много упавшего льда, и на автомобиле ездить нельзя – это может привести в том числе к смертельному исходу.

«Глава региона также отметил, что уже есть прогнозы по срокам очистки моста от льда. При благоприятных условиях работы займут около шести дней, при неблагоприятных может понадобиться десять», – говорится в сообщении.

До этого времени продолжит курсировать паром. В первую очередь он переправляет машины, занятые в работе систем жизнеобеспечения. Губернатор добавил, что на отбивке льда с вант работают 20 альпинистов.

«Альпинисты находятся на высоте 200 метров, вручную передвигая крепежные устройства. Смены длятся по восемь часов. Конечно, им приходится предпринимать героические усилия, чтобы убрать ту наледь, которая мешает эксплуатации моста», – добавил губернатор.

Как сообщает **Приморский филиал управления ведомственной охраны Минтранса РФ**, для охраны моста на остров Русский введен режим повышенной готовности. Охрана моста работает в усиленном режиме, не подпуская людей, пытающихся его пересечь. Операторы видеонаблюдения ведут круглосуточный мониторинг объекта.

Мост – единственный способ попасть на остров Русский, регулярного паромного сообщения нет. На острове живут несколько тысяч человек, расположен Дальневосточный федеральный университет, медцентр ДВФУ, военные и пожарная части, Приморский океанариум, академия МЧС.

В Приморье, где на прошлой неделе прошел снежный циклон, ввели режим ЧС. Множество жителей региона остались без света, тепла и воды, частично подачу восстановили.

<https://ria.ru/20201127/tsiklon-1586541792.html>

На ту же тему:

[https://www.1tv.ru/news/2020-11-26/397425-tsyacha\\_tonn\\_lda\\_ostaetsya\\_na\\_vantah\\_mosta\\_na\\_ostrov\\_russkiy\\_vo\\_vladivostoke](https://www.1tv.ru/news/2020-11-26/397425-tsyacha_tonn_lda_ostaetsya_na_vantah_mosta_na_ostrov_russkiy_vo_vladivostoke)

[https://www.1tv.ru/news/2020-11-26/397440-vo\\_vladivostoke\\_dvizhenie\\_po\\_mostu\\_na\\_ostrov\\_russkiy\\_do\\_sih\\_por\\_nevozmozhno](https://www.1tv.ru/news/2020-11-26/397440-vo_vladivostoke_dvizhenie_po_mostu_na_ostrov_russkiy_do_sih_por_nevozmozhno)

### **ТАСС; 2020.11.26; В КИРОВСКОЙ ОБЛАСТИ ПЛАНИРУЮТ ПОСТРОИТЬ ДОРОГУ ОТ КИРОВО-ЧЕПЕЦКА ДО СЛОБОДСКОГО**

Власти Кировской области рассчитывают в 2021 году начать строительство моста через реку Чепцу, а до 2024 года построить дорогу, напрямую соединяющую города Кирово-Чепецк и Слободской, что позволит транспорту напрямую выходить на дорогу Киров – Пермь, не заезжая в областной центр, сообщила в четверг **пресс-служба** правительства области.

В настоящее время прямой дороги между двумя городами нет, добраться из Кирово-Чепецка в Слободской, а также выйти на трассу на Пермь можно только через областной центр.

«Работы на участке Кирово-Чепецк – Слободской планируется начать в 2021 году, а завершить в 2023-м. Сейчас идет разработка проектной документации на строительство моста через реку Чепцу [у города Кирово-Чепецка]», – говорится в сообщении.

Мост станет частью Восточного обхода города Кирова, строительство которого позволит транспорту из соседнего с областным центром города Кирово-Чепецка напрямую выходить на дорогу Киров – Пермь. После строительства моста через Чепцу власти планируют построить дорогу от моста до деревни Ужоговица протяженностью 19,8 км, после этого начнется реконструкция участка автомобильной дороги Кострома – Шарья – Киров – Пермь до кировской деревни Ужоговица протяженностью 8,5 км. В конечном итоге реализация проекта позволит стимулировать развитие местных предприятий.

Также власти Кировской области направили заявку в **Федеральное дорожное агентство** на софинансирование работ по строительству транспортного перехода под Транссибирской железнодорожной магистралью в Нововятском районе Кирова. Ранее в

областном правительстве сообщали, что стоимость проекта составляет 2,7 млрд рублей. Работы планируется выполнить в 2022-2024 гг.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/10104693>

### **РЖД-ПАРТНЕР; ГУСАЧЕНКО НАТАЛЬЯ; 2020.11.26; НЕДОСТАТОК СРЕДСТВ, СТРОИТЕЛЕЙ И СТАБИЛЬНОСТИ: КОГДА ЖЕ БУДЕТ ПОСТРОЕНА ДОРОГА КЫЗЫЛ – КУРАГИНО?**

Реализация проекта строительства первой железной дороги в Республике Тыва, линии Кызыл – Курагино, идет уже более 15 лет. Решений по проекту много, но его фактическое исполнение затрудняет целый ряд факторов.

Тувинские резервы

Проект железной дороги Кызыл – Курагино должен не только связать республику с Красноярским краем и железнодорожной сетью страны, но и соединить регион с Транссибом. Запуск линии решит масштабную проблему доступа и освоения Элегестского угольного месторождения, общий объем балансовых запасов которого составляет 855 млн т. Ожидается, что более 80% продукции Элегестского месторождения будет экспортироваться в страны АТР. Ожидаемый прогнозируемый результат вывоза угля из Элегестского угольного месторождения в порт Ванино – 15 млн т.

Железнодорожная линия Элегест – Кызыл – Курагино является частью комплексного инфраструктурного проекта, который реализует АО «Тувинская энергетическая промышленная корпорация» (ТЭПК). Протяженность ветки составит около 410 км, из которых 290 км будут пролегать по территории Красноярского края и 120 км – по Республике Тыва. Согласно концессии, начальной точкой станет ст. Курагино Красноярской железной дороги, конечной – ст. Кызыл, Республика Тыва.

Дорога строится на основании концессионного соглашения, заключенного между АО «ТЭПК «Кызыл – Курагино» и РФ в лице **Федерального агентства железнодорожного транспорта** (концедент). Монополия выступает генеральным подрядчиком проекта по строительству железнодорожной линии.

В августе прошлого года в ходе совещания по вопросам ускоренного развития Республики Тыва в Кызыле генеральный директор ОАО «РЖД» – председатель правления Олег Белозеров сообщил, что строительство железнодорожной линии начнется в том же году, а основные объемы работ запланированы на 2020-й.

В ОАО «РЖД» вопросы о том, на каком этапе сейчас находится строительство линии, каков общий объем работ, запланированный к реализации по проекту в 2020 году, посоветовали адресовать владельцу концессии. Однако в АО «ТЭПК» на запрос редакции так и не ответили.

Затянутость исполнения

Как и многие другие крупные проекты, призванные повысить пропускную способность Восточного полигона, реализация указанного проекта связана с целым рядом трудностей.

В марте 2007 года правительство РФ одобрило проект в увязке с освоением минерально-сырьевой базы республики, а в декабре утвердило его паспорт.

В конце 2010-го первоначальный проект получил положительное заключение госэкспертизы. Начало строительства было намечено на октябрь 2011-го. Впрочем, работы стартовали только летом следующего года. И в итоге с тех пор был построен лишь 1 км дороги.

Сначала были выявлены скрытые долги у финансирующей организации -

Енисейской промышленной компании (ЕПК), затем с ней начал судиться подрядчик. Из-за того что ЕПК не исполнила обязательств по графику работ, правительственная комиссия исключила железную дорогу из перечня объектов, реализуемых за счет бюджетных средств. После банкротства ЕПК у нее отозвали лицензию – и по итогам нового конкурса

в апреле 2013 года победителем стала Тувинская энергетическая промышленная корпорация Руслана Байсарова.

В 2017-м на Восточном экономическом форуме было объявлено, что строительство возобновится в ближайшие годы. А спустя полгода, весной 2018-го, было подписано концессионное соглашение о строительстве между **Росжелдором** и АО «ТЭПК «Кызыл – Курагино» («дочкой» ТЭПК).

Срок действия концессионного соглашения – до 31 декабря 2048 года. РЖД вошли в капитал ТЭПК «Кызыл – Курагино» и в рамках проекта курируют вопросы, связанные с технологией организации перевозок и эксплуатации инфраструктуры новой железнодорожной линии, а также с осуществлением перевозок. ТЭПК выступит в качестве одного из инвесторов проекта, а также будет основным потребителем услуг по перевозке угля с принадлежащего ей Элегестского месторождения.

Весной прошлого года, когда ОАО «РЖД» стало генподрядчиком строительства, представители монополии обозначали срок работ в 4,5 года. Так как линия будет пролегать через гористую местность, ее создание потребует возведения 127 мостов, прокладки 8 тоннелей и более 16 км водопропускных труб. Объем земельных работ превысит 100 млн кубометров.

Максимальная скорость движения для грузовых поездов составит 90 км/ч, пассажирских – 120 км/ч. Пропускная способность железнодорожной линии – 19 пар поездов в сутки. Движение поездов будет осуществляться на тепловозной тяге. Весовая норма грузовых поездов: порожних – 1600 т, сквозных – 4500 т, участковых – 4500 т и угольных маршрутов – 6000 т.

В феврале текущего года проектировщиком железнодорожной линии Элегест – Кызыл – Курагино на конкурсной основе был выбран институт «Стройпроект». Конкурс провел генподрядчик проекта – ОАО «РЖД». Цена контракта, предложенная компанией-победителем, оказалась на 292,8 млн руб. ниже начальной и составила 5,5 млрд руб. Срок исполнения – август 2021 года.

Недостающие элементы

Еще весной прошлого года глава Минобороны России Сергей Шойгу предложил правительству задействовать железнодорожные войска при строительстве этой дороги – в части прокладки полотна в сложных условиях. Участвуют ли в итоге в строительстве дороги Кызыл – Курагино военные, в ОАО «РЖД» предпочли не отвечать. Но нехватка строителей уже ни для кого не секрет. Руководство монополии говорит о том, что помимо 9,3 тыс. персонала, задействованного в строительстве Восточного полигона, не хватает еще 5 тыс. человек. Многие вахтовики из европейской части страны в период карантина опасаются туда ехать – и некоторые подрядчики не могут укомплектовать штат.

Отвечая на вопросы журналистов о сложностях с реализацией проекта Кызыл – Курагино, О. Белозеров ранее отмечал, что проект идет по графику. Более того, он выражал надежду, что объем перевозки может быть более 15 млн т.

Еще одна, более глобальная, но объективная причина затягивания сроков реализации состоит в том, что в настоящее время в РФ сроки подготовки объекта к строительству могут быть больше, чем длительность самого строительства. Необходимы изменения в Градостроительном кодексе, говорят участники рынка. Сейчас кабмин рассматривает планы по сокращению сроков согласования документации по планировке территории и утверждению документации до 50 дней.

Но все же главной причиной по-прежнему остается дефицит денег на реализацию проекта у концессионера – ТЭПК. При этом банки тормозят выдачу кредита из-за высоких рисков.

Индивидуальная ответственность

Перспективы развития угольной промышленности в России связаны с решением проблем системного характера. И к ним, помимо падения внутреннего спроса на энергетический уголь, в Программе развития угольной промышленности РФ до 2030 года относится

неразвитость инфраструктуры в новых районах добычи угля. «Без строительства железнодорожной ветки Кызыл – Курагино невозможно вести освоение Улуг-Хемского каменноугольного бассейна, кроме того, требуется строительство мостов, электроподстанций, рабочих поселков и т. д.», – отмечается в программе.

Для сохранения конкурентоспособности российской угольной продукции на внешних рынках представляется целесообразным осваивать новые месторождения углей, пользующихся спросом на внешних рынках, в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке.

Но возможность существенного наращивания российских экспортных поставок угольной продукции, особенно на рынки стран АТР, будет всецело зависеть от устранения инфраструктурных ограничений в части развития портовых мощностей, повышения пропускной способности железнодорожной сети и станций примыкания, увеличения эффективности использования подвижного состава.

Линия Кызыл – Курагино – яркий пример сотрудничества с частным сектором. Но еще годом ранее первый заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Вадим Михайлов отмечал, что одной из проблем в реализации крупных концессионных проектов на железной дороге является ограниченное количество компаний, которые готовы взять на себя функции генерального подрядчика с принятием строительных рисков, как того требуют финансирующие организации. Но такие концессии пока можно пересчитать по пальцам.

<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/comments/nedostatok-sredstv-stroiteley-i-stabilnosti-kogda-zhe-budet-postroena-doroga-kyzyl-kuragino/>

### **ТАСС; 2020.11.26; В МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАПУСТЯТ СПЕЦПОЕЗД ДО ГОРНОЛЫЖНОГО КУРОРТА В КИРОВСКЕ К НОВОМУ ГОДУ**

Специальный электропоезд для туристов будет курсировать в новогодние праздники между Мурманском и Кировском, где расположен главный горнолыжный курорт Мурманской области. Об этом заявил **губернатор Андрей Чибис**, выступая в четверг на международном арктическом форуме «Дни Арктики и Антарктики в Москве».

«Мы на новогодние праздники запускаем еще один проект под названием «Лыжная стрела». Это специальный комфортный электропоезд, который будет из Мурманска уходить в пятницу вечером, в воскресенье вечером возвращаться. 4 часа в комфортных вагонах – мы договорились об этом с **РЖД**. Он будет доезжать до города Кировск, до горнолыжного курорта, и там будут специальные возможности, дешево, специальные купе для складирования лыж, лыжных ботинок, всей спортивной инфраструктуры», – сказал Чибис.

Он добавил, что благодаря поддержке Ростуризма на горнолыжном курорте в Кировске идет оборудование системы искусственного оснежения, это продлит сезон катания на горных лыжах. Губернатор сообщил, что в настоящее время курорт готовится к запуску, ежегодно его посещают десятки тысяч туристов.

В Кировске также строят новый канатно-кресельный подъемник длиной около 800 м для спортивной школы олимпийского резерва, где занимаются более 260 спортсменов. Подъемник будет доступен и для гостей Кировска. Его единовременная пропускная способность будет составлять 130 человек. Ввести в строй объект планируется до конца 2020 года, если не помешает пандемия. Строительство ведется по национальному проекту «Демография».

<https://tass.ru/ekonomika/10107753>

### ТАСС; 2020.11.26; В НОВОГОДНИЕ ПРАЗДНИКИ ИЗ РОСТОВА-НА-ДОНУ ДО «РОЗЫ ХУТОР» ЗАПУСТЯТ СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПОЕЗД

Специальный поезд «Лыжная стрела» запустят в период новогодних праздников из Ростова-на-Дону до горнолыжного курорта «Роза Хутор» в Сочи. Об этом говорится в пресс-релизе **ОАО «РЖД»**, распространенном в четверг.

«В новогодние каникулы **АО «ФПК» (дочернее общество ОАО «РЖД»)** запускает специальный дополнительный поезд «Лыжная стрела», который доставит пассажиров из Ростова-на-Дону и Краснодара к горнолыжному курорту Роза Хутор.

Поезд № 18/17 Ростов-на-Дону – Роза Хутор «Лыжная стрела» будет курсировать с 25 декабря по 10 января по специально разработанному расписанию», – говорится в сообщении.

Уточняется, что поезд будет отправляться со станции «Роза Хутор» в 18:17 и прибывать в Ростов-на-Дону в 8:06. В этом направлении поезд будет курсировать 26, 27 и 30 декабря, а также с 1 по 10 января. Из Ростова поезд будет отправляться в 21:43 и прибывать в 10:24. В таком направлении он будет курсировать 25, 26, 29, 30 декабря, а также с 1 по 9 января.

На маршруте предусмотрены остановки на станциях Краснодар, Туапсе, Сочи и Адлер. Состав будет сформирован из плацкартных, купейных и СВ вагонов, оборудованных биотуалетами и кондиционерами. В штабном вагоне поезда предусмотрено дополнительное багажное купе для бесплатной перевозки спортивного инвентаря.

Продажа билетов на «Лыжную стрелу» уже открыта. Стоимость билета составляет от 1439 рублей. Приобрести билеты можно на **официальном сайте ОАО «РЖД»**, в мобильном приложении «**РЖД Пассажирам**», а также в железнодорожных кассах и терминалах самообслуживания на вокзалах.

«Роза хутор» – крупнейший олимпийский объект XXII Олимпийских и XI Паралимпийских зимних игр 2014 года в Сочи, расположенный в часе езды от международного аэропорта Адлер. Горнолыжные трассы общей протяженностью 102 км спроектированы лучшими мировыми экспертами.

<https://tass.ru/obschestvo/10101873>

### ТАСС; 2020.11.26; РЖД В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ НЕ ПЛАНИРУЮТ МЕНЯТЬ ГРАФИК ДВИЖЕНИЯ ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДОВ

«**Российские железные дороги**» (**РЖД**) не планируют вносить изменения в график курсирования пассажирских поездов в декабре и январе, такой необходимости пока не предвидится. Об этом журналистам сообщил **заместитель генерального директора компании Дмитрий Пегов**.

«В случае, если текущая ситуация изменится, будет проводиться точечная корректировка графика движения», – сказал он, подчеркнув вместе с тем, что транспортная доступность субъектов РФ будет полностью обеспечена.

Федеральная пассажирская компания (**ФПК, дочернее общество РЖД**) ранее увеличила количество отмененных и сокративших курсирование поездов до 89, до этого их число составляло 57 пар. В ФПК отмечали, что в осенне-зимний период, когда востребованность поездок на дальние расстояния становится традиционно минимальной, **компания** провела точечную корректировку расписания движения ряда поездов по отдельным датам. В остальное время их курсирование сохраняется в соответствии с действующим расписанием, они продолжают перевозить пассажиров, чтобы обеспечивать стабильные транспортные связи между регионами.

Корректировка графика движения затронула менее 5% от всех поездов, предусмотренных существующим графиком движения.

<https://tass.ru/ekonomika/10107495>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.11.26; В «САПСАНАХ» ПОЯВЯТСЯ КУПЕ**

**РЖД** ожидают поставки новой партии «Сапсанов» по графику – с 2022 года, и в них, наряду с привычными сидячими местами, будет спальное купе, сообщил журналистам **замгендиректора компании Дмитрий Пегов**.

**РЖД** в рамках ПМЭФ в июне 2019 года заключили соглашение на закупку и техническое обслуживание 13 новых поездов «Сапсан» на общую сумму 1,1 миллиарда евро. Пегов рассказал, что **РЖД** уже удаленно поучаствовали в выпуске первого кузова вагона из новой партии. «Мы по видеотрансляции это торжественное мероприятие с компанией Siemens провели, чтобы не нарушать традиции всегда приглашать заказчика на выпуск первого кузова. У нас все идет по графику – изготовление третьей партии поездов «Сапсан», – рассказал Пегов.

«Там будет новшество, которое мы не успели сделать при модернизации первого поезда «Сапсан» – это закрытое спальное купе. Некоторые пассажиры просят сделать купе в «Сапсане», чтобы можно было закрыться, уединиться. Сейчас спального купе пока нет, но мы долго обсуждали, как это можно будет сделать», – сообщил замглавы **РЖД**.

По его словам, в планах компании сделать по одному купе на весь поезд во всех «Сапсанах». Это будет типовая конструкция, которую можно будет смонтировать в любой поезд. Новые «Сапсаны» будут поступать уже с этим купе», – добавил замглавы **РЖД**.

**РЖД** делали уже два заказа на «Сапсаны». Компания в настоящее время эксплуатирует 16 «Сапсанов». Они курсируют между Москвой, Санкт-Петербургом и Нижним Новгородом. Сейчас в «Сапсанах» есть купе-переговорная. Это помещение в вагоне первого класса, расположенное за кабиной машиниста. В нем установлены 4 кресла, оборудованных поясничной поддержкой. То есть не полки, чтобы лечь. Каждое из кресел оснащено розетками для подзарядки мобильного телефона, ноутбука или планшета. В переговорной мониторы для проведения презентаций, стол и т.д.

Пегов напомнил журналистам, что **РЖД** начали в прошлом году модернизацию «Сапсанов» из первой партии. Был обновлен один поезд. Однако весной текущего года модернизация была остановлена из-за пандемии, потому что поставки части оборудования из Германии замерли, но сейчас работы возобновлены. Завершить обновление планируется в 2021 году.

<https://ria.ru/20201126/poezda-1586468614.html>

### **ПРАЙМ; 2020.11.26; РЖД РАЗМЕСТЯТ НОВЫЙ ВЫПУСК БЕССРОЧНЫХ ОБЛИГАЦИЙ В ОБЪЕМЕ 40 МЛРД РУБЛЕЙ**

**РЖД** разместят новый выпуск бессрочных облигаций в объеме 40 миллиардов рублей, говорится в сообщении компании.

Заявки на бумаги компания собирала в четверг с 12.00 до 13.00 мск.

Компания размещает облигации серии 001Б-06 без установленного срока погашения с возможностью погашения по усмотрению эмитента. Размещение планируется по закрытой подписке для квалифицированных инвесторов-юридических лиц.

Техническая часть размещения назначена на 3 декабря. Организатором выступает «Сбербанк КИБ», технический андеррайтер – «ВТБ Капитал».

**РЖД** 24 ноября собрали книгу заявок на бессрочные облигации серии 001Б-05 на 33 миллиарда рублей. Компания размещает ценные бумаги в рамках программы бессрочных облигаций объемом 370 миллиардов рублей, зарегистрированной в июне этого года.

### **ПРАЙМ; 2020.11.26; РЖД ИМЕЮТ ТРИ СЦЕНАРИЯ ПО ПЕРЕВОЗКАМ ПАССАЖИРОВ НА 2021 Г СО СНИЖЕНИЕМ ОТ 3,5% ДО 30%**

РЖД подготовили три сценария по пассажирским перевозкам в дальнем следовании на 2021 год с прогнозами снижения от 3,5% до 30% к уровню 2019 года, сообщил журналистам **замгендиректора компании Дмитрий Пегов**.

В частности, оптимистичный сценарий предусматривает, что ситуация с коронавирусом нормализуется с начала года и будут возобновлены международные пассажирские перевозки. Аналогичный прогноз в интервью РИА Новости высказывал **замминистра транспорта России Владимир Токарев**.

«Если говорить о 2021 годе, по трем сценариям можем пойти... Оптимистичный вариант – предполагаем, что ситуация нормализуется с начала года, будут открыты границы. Постепенно – не так, что 1 января. Восстановим наш скоростной сегмент, «Аллегро», например, сообщение с Минском. Тогда это снижение объемов перевозок к уровню 2019 года будет составлять 3,5%. Базовый сценарий – мы предполагаем, снижение в районе 6,9%. И пессимистичный – если у нас ситуация останется на прежнем уровне, то так и останемся в районе 20-30%», – сообщил Пегов.

При этом он добавил, что в первом квартале 2021 года может быть снижение и на 30%, и на 40%. Летом опять ситуация может стабилизироваться до уровня конца 2018 года.

«Варианты спрогнозировали, обсуждаем сейчас их активно в компании «Российские железные дороги», но все будет зависеть от дальнейшего развития эпидемиологической ситуации. Но, думаю, что через какое-то время баланс пассажирский, назову это так, будет найден», – считает Пегов.

Он пояснил, что все равно людям надо совершать деловые поездки, к родителям ездить, домой – из дома, совершать какие-то другие поездки. «Поэтому в принципе такой баланс сейчас уже у нас находится. Ожидаем, что, конечно же, первый квартал, в течение которого будут какие-то проблемные моменты в плане снижения перевозок будут наблюдаться», – отметил Пегов.

### **ПРАЙМ; 2020.11.26; РЖД СОХРАНЯЮТ ПРОГНОЗ СНИЖЕНИЯ В 2020 Г ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ В ДАЛЬНЕМ СЛЕДОВАНИИ НА 30%**

РЖД по-прежнему ориентируются на прогноз по снижению в 2020 году перевозок пассажиров в поездах дальнего следования на 30%, если не будет дополнительных ограничений из-за коронавируса, сообщил журналистам **замгендиректора компании Дмитрий Пегов**.

Поезда холдинга РЖД в дальнем следовании в настоящее время курсируют на внутрироссийских направлениях. Все международные поезда, кроме одного восстановленного в сообщении с Абхазией, по-прежнему отменены из-за COVID. Прогноз снижения в 30% Пегов озвучивал летом текущего года. **Замминистра транспорта России Владимир Токарев** в интервью РИА Новости в середине ноября говорил, что перевозки пассажиров в поездах дальнего следования на фоне ситуации с коронавирусом в 2020 году сократятся на 44% по сравнению с предыдущим годом.

«Самое оптимистичное, что могу сказать, что мы идем в тех цифрах, которые я летом еще говорил. Планируем перевезти в районе 844 миллиона пассажиров. Это снижение 29,5%. Но если не будет, конечно, опять каких-нибудь дополнительных ограничений, то есть если мы останемся в тех же условиях, что сейчас объявлены, то прогноз снижения перевозок пассажиров, вероятнее всего, не изменится и останется на уровне 30%», – сообщил Пегов.

Он отметил, что в пригородных перевозках снижение меньше. «Люди все еще выходят на работу, поэтому по пригородным перевозкам отставание чуть ниже. Тем более поезда мы не отменяем. Вы знаете, все регионы восстановили график движения абсолютно

полностью, в том числе для соблюдения социальной дистанции в электропоездах, чтобы было посвободнее», – рассказал Пегов.

Он добавил, что регионы в настоящее время занимаются регулированием тарифов для того, чтобы скорректировать экономически обоснованный уровень. «Поддержка государством вся оказана. Мы не видим по пригородному движению каких-либо больших потрясений именно в разрезе пригородных компаний», – добавил замглавы РЖД.

РЖД сообщали, что перевозки пассажиров в дальнем следовании в январе-октябре 2020 года сократились на 41,5% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составили 58,1 миллиона человек. В январе-октябре текущего года перевозки пассажиров в пригородном сообщении снизились на 25,8% – до 670 миллионов человек.

### **ПРАЙМ; 2020.11.26; РЖД НАЗНАЧИЛИ НА НОВОГОДНИЕ ПРАЗДНИКИ ДОПОЕЗДА НА ПОПУЛЯРНЫЕ У ТУРИСТОВ МАРШРУТЫ В РОССИИ**

**Холдинг РЖД** назначил на новогодние праздники дополнительные обычные и туристические поезда на популярные маршруты в России, сообщил журналистам **замгендиректора компании Дмитрий Пегов**.

«В январе мы наблюдаем пик туристического движения. Традиционно наши направления, такие, как Великий Устюг, Архангельск – Север России, назовем это так, Дед Мороз, Снегурочка, конечно же, все это будет востребовано. Как бы там ни было, мы назначили дополнительные поезда на эти направления, именно туристические в разных сегментах – либо это через бронирование туров компании «РЖД Тур» и других туристических операторов, либо дополнительные поезда, например, в Рускеалу», – сказал Пегов.

Он напомнил про маршруты поездов на российские горнолыжные курорты. Среди примеров популярных направлений он привел и Великий Новгород – Чудово. По его словам, этот поезд пользовался популярностью в прошлом году 1 января.

«Именно 1 января, у нас в прошлом году большой популярностью пользовался поезд Великий Новгород – Чудово, состыкованный с поездами по городу Чудово. В этом году мы даже на эту линию поставили дополнительный маршрут. У нас Рускеальский экспресс 1 января разделится на две части: большая часть вагонов будет ходить Чудово – Великий Новгород под паровозной тягой, потому что не все желающие в прошлом году попали. И после этого он передислоцируется уже на 2 января на станцию Сортавала, чтобы там людей возить по традиционному маршруту Сортавала – Рускеала», – рассказал Пегов.

Ранее **РЖД** заявляли о планах развивать туристические маршруты поездов в России. **Компания** подписывала соглашения о сотрудничестве в этой сфере с рядом регионов.

### **ПРАЙМ; 2020.11.26; РЖД В БУДУЩЕМ ЗАМЕНЯТ «СТРИЖИ» ДО САМАРЫ НА «НЕВСКИЕ ЭКСПРЕССЫ»**

**РЖД** заменят поезда «Стриж», курсирующие в настоящее время между Санкт-Петербургом и Самарой, на «Невские экспрессы» после возобновления сообщения с Берлином, сообщил журналистам **замгендиректора компании Дмитрий Пегов**.

Все международные поезда **холдинга РЖД**, кроме возобновленного в сообщении с Абхазией, были отменены весной из-за ситуации с коронавирусом. **РЖД** ранее использовали поезда «Стриж» на маршруте Москва-Берлин. Однако после приостановки международных рейсов, чтобы эти составы не простаивали, **РЖД** поставили их на маршрут Санкт-Петербург – Самара.

«Все время спрашивают: что будет, когда откроется Берлин? Пусть никто не переживает. Во-первых, мы не понимаем, когда откроется международное сообщение с Германией. Во-вторых, мы ожидаем, что у нас высвободится поезд «Невский экспресс», – рассказал Пегов.

По его словам, два вагона «Невского экспресса» прошли капитальный ремонт. Еще предстоит провести такую работу с 28 вагонами. «При капитальном ремонте «Невского

экспресса» будет чуть-чуть доработана конструкция, в том числе, чтобы он мог эксплуатироваться на участках с тепловозной тягой, и этот поезд спокойно заменит в случае открытия международного сообщения поезд «Стриж» на участке Санкт-Петербург – Самара. А на замену «Невскому экспрессу» на главном ходу придут «Сапсаны», – рассказал Пегов.

Он особо отметил, что «Невские экспрессы» фактически не уйдут с маршрута Санкт-Петербург – Москва. «Они просто продлят свой маршрут до Самары: Санкт-Петербург – Москва – Самара», – пояснил Пегов. Замгендиректора РЖД добавил, что поезда между Санкт-Петербургом и Самарой пользуются большой популярностью.

«Невский экспресс», который курсирует между Москвой и Петербургом, состоит из вагонов с местами для сидения. В ходе капитального ремонта будет пересмотрен интерьер вагонов поезда. Таким образом, в нем появятся купе со спальными местами. Поезда «Стриж», курсирующие сейчас между Петербургом и Самарой, имеют вагоны с местами для сидения, купе, СВ и вагоны СВ с индивидуальными санитарными модулями (душ и туалет в купе).

### **ПРАЙМ; 2020.11.26; РЖД В ПАНДЕМИЮ ВИДЯТ АКТИВНОЕ ПОЯВЛЕНИЕ «ЛЕВЫХ» И МОШЕННИЧЕСКИХ САЙТОВ ПО ПРОДАЖЕ БИЛЕТОВ**

РЖД из-за роста доли покупки билетов через интернет в пандемию отмечают активное появление не имеющих отношения к компании или мошеннических сайтов и приложений по продаже билетов на поезда и просят пассажиров использовать официальные ресурсы, сообщил журналистам замгендиректора компании Дмитрий Пегов.

«В пандемию мы замечаем рост приобретения проездных документов через приложения и интернет, и я вижу, что некоторые неосознательные граждане создают клоны сайтов РЖД, других агрегаторов, которые реализуют проездные документы», – сказал Пегов.

Он пояснил, что на таких не принадлежащих компании сайтах и приложениях, билеты могут продаваться с наценкой или эти ресурсы могут вообще быть мошенническими: просто получать деньги от пассажиров без предоставления настоящего билета на поезд.

«Обращаемся к нашим пассажирам: внимательно смотреть, на каких электронных платежных ресурсах приобретаются проездные документы. Настойчиво призываю приобретать либо через официальное мобильное приложение РЖД, либо через официальный сайт», – сказал Пегов.

Он отметил, что РЖД провели большую работу в этом ключе, как таковых похожих на официальные ресурсы компании ресурсов не осталось. «Всегда можно увидеть официальный это сайт или приложение или нет», – считает замгендиректора компании.

Пегов добавил, что РЖД также всегда ждет пожеланий от пассажиров и готова совершенствовать свои ресурсы.

### **ПРАЙМ; 2020.11.26; ПАССАЖИРСКАЯ «ДОЧКА» РЖД В 2020 Г НА ФОНЕ COVID ПОЧТИ НЕ СОКРАТИЛА ЗАКУПКИ НОВЫХ ВАГОНОВ**

«Федеральная пассажирская компания» (ФПК, «дочка» РЖД по перевозкам пассажиров в дальнем следовании) в 2020 году, несмотря на пандемию, практически не сократила по сравнению с планом объем закупок новых пассажирских вагонов, сообщил журналистам замгендиректора РЖД Дмитрий Пегов.

«Двухэтажные вагоны мы не прекратили делать. И вся инвестпрограмма «Федеральной пассажирской компании» будет выполнена, то есть мы получим все новые вагоны», – сказал Пегов.

Он добавил, что закупки были незначительно сокращены из-за весеннего отпуска на производящем вагоны для холдинга «Тверском вагоностроительном заводе», в который уходили почти все предприятия из-за коронавируса.

«Сократилось ровно на месяц, пока «Тверской вагоностроительный завод» находился на карантине. Но это не больше 5% вообще от закупки. Если говорить о 2019 году, мы плюсом даже купили эти 5%. Дополнительно 80 вагонов купили к заказу, к долгосрочному контракту», – пояснил замгендиректора РЖД.

«Говорить о том, что мы останавливаем заказ, – конечно же, нет, мы продолжим обновление парка подвижного состава. И, конечно же, весь новый подвижной состав сейчас у нас сразу оказывается на линии. Так, мы полностью обновили поезд №1 «Россия», – добавил Пегов.

### **ТАСС; 2020.11.26; ГОСДУМА РАЗРЕШИЛА ХРАНИТЬ АГРОХИМИКАТЫ В СПЕЦХРАНИЛИЩАХ НА ТЕРРИТОРИИ МОРСКИХ ПОРТОВ**

Госдума в четверг приняла в третьем – заключительном – чтении законопроект о возможности хранения агрохимикатов в специализированных хранилищах на территориях морских портов.

В Водном кодексе теперь будет прописано, что в границах водоохранных зон запрещается хранение пестицидов и агрохимикатов, «за исключением агрохимикатов в специализированных хранилищах на территориях морских портов за пределами границ прибрежных защитных полос».

В то же время «допускается хранение агрохимикатов в границах прибрежных защитных полос в специализированных хранилищах, введенных в эксплуатацию до 1 января 2013 года и расположенных на территориях морских портов, при условии оборудования таких хранилищ сооружениями и системами, предотвращающими загрязнение водных объектов».

При этом строительство, реконструкция и эксплуатация специализированных хранилищ агрохимикатов допускается при условии оборудования таких хранилищ сооружениями и системами, предотвращающими загрязнение водных объектов.

В перечень объектов государственной экологической экспертизы федерального уровня включается проектная документация специализированных хранилищ агрохимикатов, «если такие хранилища планируются к строительству и реконструкции в границах водоохранных зон на территориях морских портов за пределами границ прибрежных защитных полос».

#### **Доходы для бюджетов**

Как сообщил на заседании глава профильного комитета по транспорту и строительству Евгений Москвичев, сейчас порты в Прибалтике «работают на отгрузку продукции в 5,5 млн тонн», которая затем поставляется в Европу. По словам депутата, почти 30% от этого объема могут распределяться через российские порты, «которые почти на 45-50% в некоторых местах не загружены». Речь, в частности, идет о Калининградской области.

Москвичев при этом подчеркнул, что в законопроекте речь не идет о речных портах, а к хранилищам агрохимикатов предъявляются требования, которые не позволят навредить экологии. Спикер Госдумы Вячеслав Володин в свою очередь поинтересовался, кому принадлежат порты в прибалтийских странах сейчас. «К сожалению, Вячеслав Викторович, порой они принадлежат российским бизнесменам», – констатировал Москвичев.

«Правильно я понимаю, что от того решения, которое сейчас выносится на рассмотрение, проигрывают те, кто купил прибалтийские порты, в том числе российские бизнесмены, и выигрывает бюджет и экономика нашей страны?» – поинтересовался спикер. «Это действительно так. Выигрывают бюджеты 11 субъектов РФ», – ответил глава профильного комитета, заметив, что доход регионов может составить до \$10 млрд ежегодно.

Интересы РФ в приоритете

«И они (владельцы портов в Прибалтике – прим. ТАСС) это должны знать, что они потеряют после решения, принятого сегодня Госдумой, депутатами от имени народа, эти миллиарды», – отреагировал Володин. «В первую очередь давайте говорить об интересах нашей страны, об интересах граждан, потому что нынешним решением мы пополняем не только бюджет, мы создаем рабочие места, мы развиваем экономику, но и самое главное – мы прекращаем кормить тех, кто делает гадости нам», – продолжил он.

Володин напомнил, что сегодня прибалтийские страны проводят недружественную политику по отношению к РФ. «Она (Прибалтика – прим. ТАСС) будет так себя вести дальше, если только мы будем их кормить, – подчеркнул председатель Госдумы. – Надо давно было позакрывать там все эти перевалочные пункты и вернуть на территорию России при соблюдении экологического законодательства, тех требований, при создании современной инфраструктуры».

<https://tass.ru/ekonomika/10105419>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.11.26; ОСК В ПЕРСПЕКТИВЕ МОЖЕТ ВЫЙТИ НА РЫНОК СТРОИТЕЛЬСТВА МАЛОТОННАЖНОГО ФЛОТА**

АО «Объединённая судостроительная корпорация» (ОСК) после приобретения судозавода «Вымпел» (Рыбинск, Ярославская область) не исключает выхода на рынок строительства малотоннажных судов.

«К сожалению, мы не занимались маломерным флотом. Но в ближайшее время в состав корпорации войдет одно предприятие рыбинское, и тогда мы уже приступим к серьезным работам на рынке (строительства – ИФ) судов до 20 метров», – сообщил глава ОСК Алексей Рахманов на «круглом столе» по строительству судов рыбопромыслового флота в Совете Федерации.

По его словам, в корпорации уже имеются наработки по двигателям мощностью до 300 л.с., которые подойдут для маломерных судов.

ОСК может получить новый актив – входящий в группу «Калашников» судостроительный завод «Вымпел», сообщил ранее «Коммерсантъ». По данным газеты, вопрос передачи верфи ОСК обсуждают в правительстве. Верфь может быть продана группой «Калашников», куда она вошла в 2016 году, за 1 рубль. Вопрос приобретения завода «Вымпел» «находится на стадии обсуждения, параллельно ведется детальная оценка актива», – говорил изданию глава ОСК. Принять окончательное решение о сделке и ее возможных параметрах планируется в ближайшее время, уточнял он.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.11.26; НКХП В РАМКАХ ИНВЕСТПРОГРАММЫ УВЕЛИЧИТ МОЩНОСТИ ХРАНЕНИЯ ЗЕРНА В 2,4 РАЗА, ДО 600 ТЫС. Т – ГЛАВА НОВОРОССИЙСКА**

ПАО «Новороссийский комбинат хлебопродуктов» (МОЕХ: НКНР) (НКХП) в рамках программы модернизации увеличит мощности по хранению зерна до 600 тыс. тонн, сообщил «Интерфаксу» глава Новороссийска Игорь Дяченко.

«Новороссийский комбинат хлебопродуктов» сегодня крупнейший глубоководный зерновой терминал в Краснодарском крае. В данный момент компания реализует масштабную инвестиционную программу, в рамках которой запланировано поэтапное увеличение мощности перевалки до 15 млн тонн в год и объемов единовременного хранения до 600 тыс. тонн», – сказал Дяченко.

На сайте НКХП сообщается, что в настоящее время общая емкость хранения зерна составляет 250 тыс. тонн. Таким образом, в ближайшие годы показатель вырастет в 2,4 раза.

По словам главы муниципалитета, полный комплекс работ по реконструкции и развитию портового кластера НКХП включает в себя, помимо запуска новых мощностей по

перевалке зерна, модернизацию и строительство новых подъездных железнодорожных путей, пункта приема зерна, морской галереи, приобретение нового оборудования.

«На терминале заработал на полную мощность элеваторный комплекс емкостью 100 тыс. тонн, а суточная мощность приемки вагонов увеличилась с 160 до 200. Благодаря этому НКХП в октябре отгрузил более 800 тыс. тонн зерна, установив новый рекорд за все время», – подчеркнул он.

Как сообщалось, НКХП реализует масштабную программу модернизации, утвержденную в конце прошлого года советом директоров ОЗК. В рамках программы к 2024 году мощности комбината по портовой перевалке зерна на экспорт вырастут с текущих 6,7 млн тонн до 15 млн тонн в год.

### **ПРАЙМ; 2020.11.26; ПАССАЖИРОПОТОК МОСКОВСКИХ АЭРОПОРТОВ СОКРАТИЛСЯ В ДВА РАЗА**

Пассажиropоток московских аэропортов в январе-октябре снизился к аналогичному периоду 2019 года на 52,3% и составил 41,6 миллиона человек, следует из данных **Росавиации**.

Количество пассажиров международных рейсов за десять месяцев снизилось на 74,5%, до 10,9 миллиона человек, внутренних – на 30,8%, до 30,7 миллиона.

Пассажиropоток «Внуково» в январе-октябре снизился на 49,8%, до 10,4 миллиона человек, «Домодедово» – на 41,8%, до 14 миллионов, «Шереметьево» – на 59,5%, до 17,2 миллиона.

В октябре аэропорты Москвы снизили перевозки к прошлогоднему октябрю на 47,4%, до 4,7 миллиона человек. Международные перевозки упали на 78%, до 997 тысяч пассажиров, внутренние – на 15,8%, до 3,7 миллиона. Пассажиropоток «Внуково» в октябре снизился на 35,7%, до 1,4 миллиона, «Домодедово» – на 38,2%, до 1,5 миллиона, «Шереметьево» – на 58,8%, до 1,8 миллиона.

<https://1prime.ru/business/20201126/832435206.html>

### **ПРАЙМ; 2020.11.26; ДВИГАТЕЛЬ АН-124 АК «ВОЛГА-ДНЕПР» ОТКАЗАЛ ИЗ-ЗА РАЗРУШЕНИЯ ДИСКА ВЕНТИЛЯТОРА – РОСАВИАЦИЯ**

Отказ двигателя самолета Ан-124 авиакомпании «Волга-Днепр», совершившего вынужденную посадку в Новосибирске и выкатившегося за пределы взлетно-посадочной полосы, произошел, по предварительным оценкам, в результате разрушения диска вентилятора, сообщили РИА Новости в **Росавиации**.

Самолет Ан-124 авиакомпании «Волга-Днепр», направлявшийся в Вену 13 ноября, сразу после вылета из Новосибирска совершил аварийную посадку и выкатился за пределы взлетно-посадочной полосы. Самолет получил повреждение одного из двигателей (он частично разрушился), фюзеляжа и шасси. Все 14 находившихся на борту членов экипажа не пострадали. Возбуждено уголовное дело о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта.

«**Росавиация** приступила к исследованию элементов двигателя, параметров полета и работы систем самолета Ан-124 в связи с серьезным авиационным инцидентом, произошедшим в аэропорту Новосибирск..., связанным с нелокализованным разрушением двигателя №2. По предварительным оценкам, отказ двигателя №2 произошел в результате разрушения диска вентилятора, которое привело к множественным отказам систем самолета (электрической системы, системы управления самолетом и двигателями, шасси, пилотажно-навигационного и связного оборудования), а также к повреждениям фюзеляжа воздушного судна в виде сквозных пробоев по правому и левому борту», – сказали в **Росавиации**.

Там отметили, что фрагмент диска вентилятора двигателя, регистратор полетных данных, параметрический и речевой аварийные самописцы поступили в Авиарегистр России для проведения исследования параметров полета и работы систем самолета, установления характера и причин разрушения диска вентилятора двигателя.

«В аэропорту Новосибирск (Толмачево) в настоящее время проводятся работы, связанные с подготовкой воздушного судна Ан-124 к эвакуации. В частности, отсыпана и укатана дорога длиной 350 метров и шириной 12 метров, произведена замена шин и дисков основных стоек шасси, под носовую часть самолета установлены надувные маты и поддоны, подготовлены 3 танковых тягача», – отметили в **Росавиации**.

В установленном Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) порядке **Росавиация** уведомила о факте серьезного авиационного инцидента государство разработчика воздушного судна Ан-124 и двигателя Д18Т. Ведомство отметило, что сертификация типа самолета и двигателя проводилась в 1992 году силами Межгосударственного авиационного комитета.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.11.26; «ВОЛГА-ДНЕПР» ПРИОСТАНОВИЛА ПОЛЕТЫ ВСЕХ СВОИХ АН-124 ПОСЛЕ АВАРИЙНОЙ ПОСАДКИ В НОВОСИБИРСКЕ**

Грузовая авиакомпания «Волга-Днепр» приостановила полеты всех своих самолетов Ан-124-100 «Руслан» после того, как один из них выкатился за пределы взлетно-посадочной полосы в новосибирском аэропорту «Толмачево» 13 ноября.

Об этом решении «Интерфаксу» сообщила официальный представитель авиакомпании. Дополнительную информацию она пообещала предоставить позднее.

Как сообщалось, 13 ноября Ан-124 «Волги-Днепра» вскоре после вылета из «Толмачево» вернулся и совершил аварийную посадку. При посадке самолет выкатился за пределы взлетно-посадочной полосы на 300 метров. Пострадавших не было, но судно получило повреждения: частично разрушены шасси и крылья. Очевидцы происшествия сообщали, что на строительных площадках, над которыми пролетал самолет, обнаружены его фрагменты.

Ан-124-100 «Руслан» – самый большой серийный грузовой самолет в мире, разработан украинским ОКБ им. Антонова (сейчас – ГП «Антонов»). По данным **Росавиации**, в парке «Волги-Днепра» десять «Русланов», а также четыре Ил-76ТД.

Группа «Волга-Днепр» объединяет авиакомпании AirBridgeCargo, «Волга-Днепр» и «Атран». Является крупнейшей на мировом рынке авиaperевозок сверхтяжелых и негабаритных грузов. Группа не раскрывает своих бенефициаров, основателем является действующий президент группы Алексей Исайкин.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.11.26; МИНПРОМТОРГ РАССЧИТЫВАЕТ НА СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО САМОЛЕТА «БАЙКАЛ» С 2023Г**

Серийное производство самолета «Байкал» начнется на АО «Улан-Удэнский авиационный завод» (входит в холдинг «Вертолеты России» госкорпорации «Ростех») в 2023 году, сообщил министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров журналистам в четверг.

«Ждем первого полета опытного самолета «Байкал», который будет производиться на авиационном заводе (в Улан-Удэ – ИФ). В следующем году мы должны получить опытный образец», – сказал министр.

«Примерно 1,5 года уйдет на сертификацию, чтобы с 2023 года начать серийные отгрузки с Улан-Удэнского авиационного завода», – уточнил Мантуров.

### **ТАСС; 2020.11.26; РОССИЙСКИЙ САМОЛЕТ МС-21 МОЖЕТ БЫТЬ СЕРТИФИЦИРОВАН ДО КОНЦА 2021 ГОДА**

Российский пассажирский самолет МС-21 может быть сертифицирован до конца 2021 года, изменение ранее планировавшихся сроков сертификации связано с ограничениями других стран на поставку компонентов и перелеты специалистов. Об этом в интервью ТАСС сообщил министр промышленности и торговли Денис Мантуров.

«Мы надеемся это [сертификацию] сделать до конца следующего года, исходя из всех тех вызовов, которые мы получили в текущем году. В первую очередь сдвигка вправо связана с тем, что были введены ограничения зарубежными властями в части работы предприятий по поставке компонентов и по ограничениям перелетов специалистов, которые участвовали в испытательных полетах, и в наладке оборудования, которое используется для производства этого самолета», – рассказал министр.

Летные испытания МС-21 идут с мая 2017 года. Изначально производитель МС-21 – корпорация «Иркут» (входит в «Объединенную авиастроительную корпорацию», ОАК) – планировала сертифицировать лайнер в конце 2019 года. Однако в 2018 году на производителя композитного крыла для МС-21 – входящую в ОАК компанию «Аэрокомпозит» – были наложены санкции США, компания лишилась возможности закупать импортное сырье для крыла и стала ждать разработки российского аналога Росатомом. Сертификация МС-21 была отложена на конец 2020 года, а старт поставок «Аэрофлоту» – на начало 2021 года.

Сертификация подтверждает возможность безопасной эксплуатации модели, без нее невозможны поставки самолета авиакомпаниям. Российский **сертификат** выдает **Росавиация**.

<https://tass.ru/ekonomika/10104385>

### **ТАСС; 2020.11.26; КИТАЙ ПРИОСТАНОВИТ НА НЕДЕЛЮ РЕЙС AZUR AIR МОСКВА-СЯМЭНЬ ИЗ-ЗА ПАССАЖИРОВ С КОРОНАВИРУСОМ**

Власти Китая приостановят на одну неделю рейс российской авиакомпании Azur Air («Азур эйр») сообщением Москва-Сямэнь (восточная провинция Фуцзянь) после выявления коронавирусной инфекции у прибывших в Китай на борту самолета пассажиров. Об этом говорится в опубликованном в четверг заявлении Управления гражданской авиации страны.

По данным ведомства, на выполненном 13 ноября рейсе ZF1678 выявили 6 пассажиров с коронавирусом. Сообщение по этому маршруту будет приостановлено на одну неделю, начиная с 30 ноября.

В начале ноября власти Китая сообщили о временной приостановке въезда из России лиц, имеющих действительные китайские визы и вид на жительство. Данные меры не касаются лиц, имеющих дипломатические, служебные визы, визы вежливости и визы категории С. Заявление на получение визы также могут подать те иностранцы, которым «необходимо срочно въехать в Китай». Согласно заявлению посольства КНР в РФ, данные меры являются временными и приняты в ответ на эпидемическую ситуацию.

4 июня Управление гражданской авиации КНР опубликовало положение, регламентирующее международное авиасообщение Китая в условиях пандемии. Согласно документу, авиакомпания на неделю лишается права обслуживать рейсы, если число инфицированных коронавирусом пассажиров на обслуживаемых ею бортах превысит пять. Если число инфицированных достигнет 10, пауза в работе составит четыре недели. Власти Китая ранее уже приостанавливали рейсы между Россией и КНР авиакомпаний «Икар», «Эйр Чайна» и «Аэрофлот».

### **ТАСС; 2020.11.26; РОСАВИАЦИЯ СОГЛАСОВАЛА ЛЬГОТНЫЕ ПЕРЕЛЕТЫ В КРЫМ ИЗ 12 ГОРОДОВ**

Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) утвердило список из 12 направлений полетов в Крым и обратно, которые будут выполняться в 2021 году по субсидированным тарифам. Об этом сообщили журналистам в четверг в пресс-службе аэропорта Симферополя.

«Рейсы по льготной цене планируют осуществлять пять авиакомпаний. Так, авиакомпания S7 Airlines заявила рейсы в Симферополь из Иваново, Пскова, Кургана и Липецка с 1 мая по 30 сентября с частотой два раза в неделю. В этот же период «Ямал» планирует выполнять еженедельные полеты в Крым из Ноябрьска, Нового Уренгоя и Надыма, а также два раза в неделю – из Салехарда. Авиакомпания «Азимут» согласовали рейсы на полуостров из Калуги дважды в неделю в период с 1 мая по 31 декабря, а «Северсталь» из Петрозаводска с этой же частотой – с 15 мая по 15 октября. Сибирский авиаперевозчик «ИрАэро» планирует выполнять рейсы в Симферополь из Брянска раз в неделю с 1 июня по 30 сентября, а в период с 24 мая по 30 июня и с 1 по 30 сентября дважды в неделю – из Саранска», – говорится в сообщении.

В аэропорту отметили, что программа субсидирования региональных воздушных перевозок компенсирует авиакомпаниям часть стоимости билетов на субсидируемых маршрутах при перевозке эконом-классом.

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

С 16 апреля 2018 года все рейсы принимаются и отправляются через современный аэровокзальный комплекс, рассчитанный на обслуживание 3 650 пассажиров в час. В мае 2019 года международному аэропорту Симферополь присвоено имя художника-мариниста Ивана Айвазовского.

<https://tass.ru/ekonomika/10104635>

### **ТАСС; 2020.11.26; СУД ОТКАЗАЛСЯ СНЯТЬ ЗАПРЕТ НА РЕГИСТРАЦИЮ СДЕЛОК В ЖК «ФИЛАТОВ ЛУГ» ОКОЛО ВНУКОВО**

Первый апелляционный суд общей юрисдикции оставил без изменения определение, согласно которому вводятся обеспечительные меры по запрету заключать и регистрировать сделки в жилом комплексе «Филатов луг», строящемся около аэропорта Внуково в Новой Москве. Такое решение опубликовано на сайте суда.

«Определение оставлено без изменения», – говорится на сайте суда.

Летом 2019 года заместитель московского прокурора по надзору за исполнением законов на воздушном и водном транспорте подал иск в Мосгорсуд к компании «Бизнес групп» (дочерняя компания застройщика объекта ГК «Инград»), согласно которому жилой комплекс нарушает безопасность полетов из аэропорта Внуково. В сентябре 2019 года суд частично удовлетворил требования прокуратуры и запретил застройщику строительство выше высотных отметок, указанных в решении суда, а также заключать договоры на жилые объекты, рекламировать ЖК «Филатов луг» и проводить Росреестру любые регистрационные действия с жильем в ЖК. В октябре ответчик по делу – компания «Бизнес групп» – подала в Первый апелляционный суд общей юрисдикции апелляцию с просьбой снять обеспечительные меры по сделкам в жилом комплексе.

Как ранее сообщали ТАСС дольщики ЖК, из-за введения ограничений со сделками покупатели квартир не могут, например, рефинансировать ипотечные кредиты, оформить договор переуступки права собственности или отказаться от купленной недвижимости.

Кроме Московской прокуратуры по надзору за исполнением законов на воздушном и водном транспорте и компании «Бизнес групп», в судебных разбирательствах участвуют международный аэропорт Внуково, комитет государственного строительного надзора города Москвы, **Государственный научно-исследовательский институт гражданской авиации**, Центральное МТУ **Росавиации**.

«К нашему глубокому сожалению, суд положительное решение не вынес. Безусловно, мы подадим на апелляцию и продолжим защищать права дольщиков и застройщика в установленном законом порядке. Наша позиция остается неизменной – обеспечительные меры по запрету регистрации нарушают права наших клиентов», – отметили ТАСС в **пресс-службе** ГК «Инград».

О судебных разбирательствах

Компания «Молин групп» была собственником земельного участка, на котором возводился ЖК «Филатов луг», на момент начала строительных работ и оформляла все необходимые разрешения, но в 2017 году продала участок со всей документацией и согласованиями дочерней компании девелопера ГК «Инград» – ООО «Бизнес групп».

Комитет градостроительного надзора Москвы выдал разрешение на строительство первого этапа ЖК в конце 2017 года со сроком действия до 8 января 2021 года, при этом число этажей в домах не должно превышать 22, отмечается в одном из судебных протоколов. Из-за близости ЖК к аэропорту Внуково застройщику также необходимо было согласовать строительство с **Росавиацией**.

В марте 2017 года межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта центральных районов **Росавиации** выдало разрешение на строительство ЖК. Однако в апреле 2019 года **Росавиация** решила аннулировать согласование строительства жилого комплекса «Филатов Луг», сославшись на нарушение безопасности полетов из-за объекта. В сентябре 2019 года Арбитражный суд Московской области удовлетворил иск «Молин групп» и признал аннулирование недействительным.

«До завершения строительства ЖК Филатов Луг в 2019 году **Росавиация** неоднократно информировала застройщика объекта и правительство Москвы о необходимости корректировки проектных решений в целях обеспечения безопасности полетов», – прокомментировали в ведомстве.

Отдельно иски о запрете строительства в отношении «Бизнес групп» поступили от Московской прокуратуры по надзору за исполнением законов на воздушном и водном транспорте. Одно дело рассматривалось в Арбитражном суде Москвы, другое – в Московском городском суде.

В сентябре 2019 года Арбитражный суд Москвы признал недействительным представление прокуратуры, согласно которому ЖК «Филатов луг» мешает безопасности полетов. В решении суда указывается, что прокуратура не привела доказательств нарушений воздушного и градостроительного законодательства со стороны «Бизнес групп». Однако Московский городской суд частично удовлетворил требования прокуратуры и ввел запрет на заключение и регистрацию сделок, которые действует и сегодня. В **пресс-службе Росавиации** на запрос ТАСС ответили, что ведомство ввело ограничения на аэродроме Внуково для обеспечения безопасности полетов, а также приняло «ряд мер в связи с постройкой ЖК «Филатов Луг».

<https://tass.ru/nedvizhimost/10104551>

### **ТАСС; 2020.11.26; СУД НАЧАЛ ЗАНОВО СЛУШАНИЯ ДЕЛА ПИЛОТА SUPERJET, СГОРЕВШЕГО ПРИ ПОСАДКЕ В ШЕРЕМЕТЬЕВО**

Химкинский городской суд Московской области начал слушание дела пилота Superjet Дениса Евдокимова с начальной стадии в новом составе суда.

«Из-за длительной болезни судьи, рассматривающего это дело с мая 2020 года, произошла смена состава суда, которая предполагает рассмотрение дела заново с начальной стадии. В первую очередь, мы снова заявили ходатайство о возвращении уголовного дела прокурору по причине неполного и необъективного предварительного расследования, материалы которого исключают возможность вынесения обоснованного и законного приговора. Основной аспект, который мы хотим раскрыть перед судом касается конструктивных недостатков основных опор шасси и несоответствие их нормам летной годности», – сообщила ТАСС адвокат пилота Наталья Митусова. Защита в суде заявила о конструктивных недостатках опор шасси, основываясь, в том числе, на отчете МАК по авиапроисшествию в Якутии в 2018 году.

Как рассказала адвокат, на протяжении всего периода предварительного расследования защита не смогла добиться от следствия исследования основных опор шасси на соответствие нормам летной годности. Шасси, впрочем, как и сам самолет, его составляющие и комплектующие не были признаны вещественными доказательствами по делу и никаких экспертиз по ним не проводилось.

«При этом мы неоднократно ссылались, что инцидент с разрушением шасси и повреждением топливных баков на самолете Sukhoi Superjet RRJ-95 не единственный. 29 сентября 2020 года МАК закончил расследование авиационного происшествия в Якутске и опубликовал окончательный отчет, в котором содержатся сведения, имеющие непосредственное отношение к рассматриваемым в настоящем уголовном деле событиям, так как механизм образования непредусмотренных сертификацией повреждений в обоих случаях идентичен, что указывает на наличие системных недочетов в конструкции типа воздушного судна, которые и стали причиной катастрофы и гибели людей в Шереметьево», – сказала Митусова.

Из отчета следует, что 10 октября 2018 в Якутске при посадке самолет по причине погодных условий не смог вовремя затормозить, выкатился на территорию аэродрома, где велись ремонтные работы, и наткнулся на бетонное препятствие высотой 40 см. От удара у самолета отделились основные опоры шасси, повредив топливные баки в районе заднего лонжерона, где крепится цилиндр выпуска-уборки шасси, в результате чего на топливных баках образовались трещины, из которых стало интенсивно течь топливо, которое продолжало вытекать даже спустя 2 часа с момента инцидента. Температура воздуха была значительно ниже нуля, а ВПП покрыта льдом, в связи с чем не возникло пожара при трении фюзеляжа о ее поверхность. Специалисты МАК пришли к выводу, что опасность пожара существовала, но он не возник из-за отсутствия источника зажигания.

«По требованиям норм летной годности основные опоры шасси самолета в случае удара о препятствие или о полосу должны «отлетать», не повреждая топливный бак, о чем также указано в отчете», – пояснила защитник.

По словам Митусовой, в обоих авиапроисшествиях гидроцилиндр вырвал часть топливного бака.

«На всех типах самолетов для крепления стоек шасси применяются слабые звенья, на самолете Superjet они тоже были использованы, за исключением места крепления гидроцилиндра выпуска-уборки шасси, что отражено в отчете. При этом данный гидроцилиндр так основательно прикреплен, что в обоих рассматриваемых происшествиях (Якутск, Шереметьево) вырвал часть топливного бака», – пояснила защитник.

Версия следствия

Генеральная прокуратура утвердила обвинительное заключение по уголовному делу об авиакатастрофе самолета **авиакомпания «Аэрофлот»** в аэропорту Шереметьево 5 мая 2019 года. Пилоту Денису Евдокимову предъявлено обвинение в нарушении правил безопасности и эксплуатации воздушного транспорта, повлекшем по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, смерть двух и более лиц, а также крупный

ущерб. Следствие считает, что «причиной катастрофы стало несоблюдение командиром экипажа Денисом Евдокимовым процедуры эксплуатации самолета при выполнении посадки, что привело к неоднократным отделениям самолета от взлетно-посадочной полосы, приведшим к запредельной перегрузке, разрушению самолета и его систем, пожару и гибели людей».

В **пресс-службе** Следственного комитета ранее сообщали, что Евдокимов имел специальную подготовку и значительный опыт управления самолетами различных типов, но «своими действиями создал разрушающую перегрузку, превышавшую эксплуатационные ограничения воздушного судна». Следствие проверило действия диспетчерской службы и службы поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов аэропорта Шереметьево и уверено, что в сложившейся ситуации они никак не могли повлиять на происходившее. Кроме того, следователи и эксперты изучили данные бортовых регистраторов разбившегося воздушного судна, согласно которым во время полета самолет адекватно реагировал на действия пилота.

Версия защиты и пилота

Как рассказала защита Евдокимова, на высоте примерно 2 700 метров в самолет попала молния, после чего из-за перезапуска блоков концентраторов данных он перешел в режим прямого ручного управления, из-за перезапуска часть систем самолета так и не восстановилась, часть продолжала выдавать ложные отказы, экипаж принял решение возвращаться в аэродром вылета, вырабатывать топливо в воздухе было небезопасно, поэтому селились с превышением посадочной массы, при посадке боковая ручка управления плохо слушалась пилота, имело место запаздывание на 1 секунду, что привело к «козлению» самолета. После второго отделения стойки шасси должны были срезаться через слабые звенья штифтов и отделиться от самолета, но этого не произошло, они вырвали через лонжерон стенку топливного бака, произошла утечка топлива, которая и привела к возгоранию самолета, считает защита.

В результате жесткой посадки самолета погиб 41 человек, в том числе 40 пассажиров. Собственнику воздушного судна – АО «ВЭБ-лизинг» – был причинен имущественный ущерб в размере 1,5 млрд рублей в связи с утратой самолета.

<https://tass.ru/proisshestviya/10105009>

### **ТАСС; 2020.11.26; МОСГОРСУД ПРИЗНАЛ ЗАКОННЫМ АРЕСТ СОТРУДНИКА «АЭРОФЛОТА» В ЛОНДОНЕ, ОБВИНЯЕМОГО В ГОСИЗМЕНЕ**

Мосгорсуд признал законным арест Дмитрия Федоткина, обвиняемого в государственной измене. Об этом ТАСС сообщили в **пресс-службе** суда.

«Суд принял решение отклонить жалобу защиты Федоткина, обвиняемого по ст. 275 УК РФ («Госизмена»), и признать решение о его заключении под стражу законным», – сказали в Мосгорсуде. Там подчеркнули, что не владеют информацией о должности и месте работы обвиняемого. Однако источник ТАСС, знакомый с ситуацией, подтвердил, что речь идет именно о представителе **авиакомпания «Аэрофлот»** в Лондоне. Кроме этого, в аккаунте Федоткина в Twitter есть информация, позволяющая судить о его принадлежности к представительству «**Аэрофлота**» в Лондоне. При этом в **пресс-службе «Аэрофлота»** ТАСС не подтвердили, но и не опровергли принадлежность Федоткина к компании.

Федоткина обвиняют в передаче секретных сведений об общественно-политической ситуации в РФ разведслужбе Великобритании. При этом он не имел доступа к гостайне по характеру своей деятельности.

Лефортовский суд Москвы 11 ноября арестовал Федоткина до 10 января 2021 года. Как сообщил ТАСС источник в правоохранительных органах, в настоящее время обвиняемый переведен из одиночной камеры СИЗО «Лефортово», где он был на карантине, в общую.

## Министерство транспорта РФ

---

«Сейчас он сидит в камере с соседями, жалоб на них, а также на условия содержания он не имеет», – отметил собеседник агентства.

Согласно действующему законодательству, Федоткину грозит от 12 до 20 лет лишения свободы и штраф в размере до 500 тыс. рублей.

<https://tass.ru/proisshestiya/10105503>

**[Вернуться в оглавление](#)**