



Ежедневный мониторинг СМИ

18 ЯНВАРЯ 2021

СОДЕРЖАНИЕ

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА АЛПАТОВА; 2021.01.18; СООБЩЕНИЕ ОТПРАВЛЕНО; РОССИЯ ВОЗОБНОВИТ АВИАРЕЙСЫ В ФИНЛЯндию, ВЬЕТНАМ, ИНДИЮ И КАТАР	3
РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2021.01.15; БЕЛОЗЕРОВ СООБЩИЛ О «ЗВОНЧКЕ» ОТ ИНВЕСТИТОРОВ ИЗ-ЗА ПЕРЕВОЗКИ УГЛЯ	3
КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2021.01.18; УГОЛЬ И УДОБРЕНИЯ ПОЕДУТ ВМЕСТЕ; ОБЪЕДИНЕНЫ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ АКТИВЫ СУЭК И «ЕВРОХИМА».....	4
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.01.18; ПАССАЖИРОВ ПРОСЯТ ЗАНЯТЬ МЕСТА; В РЖД ЖДУТ ВОССТАНОВЛЕНИЯ ПЕРЕВОЗОК УЖЕ В ЭТОМ ГОДУ	5
РОССИЯ 1; ПАВЕЛ ЗАРУБИН; 2021.01.17 17.01; ВЫПОЛНИЛИ И ПЕРЕВЫПОЛНИЛИ: ПАНДЕМИЯ НЕ ОСТАНОВИЛА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ. МОСКВА. КРЕМЛЬ. ПУТИН.....	6
РОССИЯ 1; 2021.01.17 21.30; РОСМОРРЕЧФЛОТ УТОЧНИЛ СОСТОЯНИЕ СПАСЕННЫХ В ЧЕРНОМ МОРЕ	6
1 КАНАЛ; 2021.01.16 21.08; РОССИЯ ВОЗОБНОВЛЯЕТ ПАССАЖИРСКОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ ВЬЕТНАМОМ, ИНДИЕЙ, КАТАРОМ И ФИНЛЯндиЕЙ	6
ТАСС; 2021.01.15; ПСКОВСКИЕ ВЛАСТИ ПЛАНИРУЮТ В 1,5 РАЗА СНИЗИТЬ ЧИСЛО ДОРОГ, РАБОТАЮЩИХ В РЕЖИМЕ ПЕРЕГРУЗКИ	7
ТАСС; 2021.01.15; НЕОСВОЕННЫЕ ПЕРМСКИМ КРАЕМ СРЕДСТВА НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ РЕАЛИЗУЮТ В 2021 ГОДУ	7
КОММЕРСАНТЪ; С-ПЕТЕРБУРГ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2021.01.18; ДЕНЬГИ В ЯМУ; ПЕТЕРБУРГ И ЛЕНОБЛАСТЬ ПОЛУЧИЛИ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА НА РЕМОНТ ДОРОГ	8
ТАСС; 2021.01.18; В СЧЕТНОЙ ПАЛАТЕ НАЗВАЛИ ОБЪЕМ КРУПНЕЙШЕГО ГОСКОНТРАКТА В РАМКАХ ГОСПРОГРАММ	9
ТАСС; 2021.01.15; УТВЕРЖДЕНЫ ГЛАВЫ НОВЫХ ДЕПАРТАМЕНТОВ КАБМИНА, В ТОМ ЧИСЛЕ ЭНЕРГЕТИКИ И ТРАНСПОРТА	10
ТАСС; 2021.01.15; В МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ ОБЪЯСНИЛИ, ПОЧЕМУ ТРАССУ «ТАВРИДА» ЕЩЕ НЕ ВВЕЛИ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ.....	11
ТАСС; 2021.01.15; ТАРИФ «ПЛАТОНА» С 1 ФЕВРАЛЯ ПРОИНДЕКСИРУЮТ НА 14 КОПЕЕК	11
ТАСС; 2021.01.15; НОВОСИБИРСКИЙ ГУБЕРНАТОР ПОРУЧИЛ СОКРАТИТЬ СРОК РЕМОНТА ДОРОГИ У АЭРОПОРТА НА ПЯТЬ ЛЕТ	11
ТАСС; 2021.01.15; В НОВОСИБИРСК ПОСТУПИЛА ПАРТИЯ НОВЫХ ГАЗОМОТОРНЫХ АВТОБУСОВ.....	12
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; РОМАН КИЯШКО; 2021.01.18; ШАШЕЧКИ БЕЗ ПОСРЕДНИКОВ; СТАВРОПОЛЬСКИЕ ТАКСИСТЫ СОЗДАЛИ СВОЕ МОБИЛЬНОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ, ЧТОБЫ НЕ ЗАВИСЕТЬ ОТ АГРЕГАТОРОВ.....	13
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛЬЯ РЕШЕТНИКОВА; 2021.01.18; С ВЕТЕРКОМ НА ХОККЕЙ; В НОВОСИБИРСКЕ ЗАВЕРШЕНЫ ОСНОВНЫЕ СТРОИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ НА НОВОЙ СТАНЦИИ МЕТРО «СПОРТИВНАЯ».....	13

ИЗВЕСТИЯ; АННА РАЗИНА; 2021.01.18; РАЗЪЕХАЛИСЬ БЕЗ ПОСЛЕДСТВИЙ: В КАКИХ СЛУЧАЯХ МОЖНО УЕЗЖАТЬ С МЕСТА ДТП; ИНОГДА МЕСТО АВАРИИ ДАЖЕ НЕОБХОДИМО ПОКИНУТЬ БЕЗ СОБЛЮДЕНИЯ НЕОБХОДИМЫХ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ	14
ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2021.01.18; ВАША КАРТА БИТА: АВТОМОБИЛИСТОВ ГОТОВЯТ К ИЗМЕНЕНИЯМ ПРАВИЛ ТЕХОСМОТРА; ЧТО ГРОЗИТ ОБЛАДАТЕЛЯМ ПОДДЕЛЬНЫХ ДИАГНОСТИЧЕСКИХ КАРТ	16
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.01.18; У ТЕХОСМОТРА ОТКРУТИЛИСЬ ГАЙКИ; СТРАХОВЩИКИ ПРОГНОЗИРУЮТ НЕХВАТКУ ПУНКТОВ ТО ЧЕРЕЗ 1,5 МЕСЯЦА	18
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.01.16; ВОДИТЕЛЕЙ УЗНАЮТ ПО QR; В МИНЦИФРЕ ПООБЕЩАЛИ ВВЕСТИ ЭЛЕКТРОННЫЕ ВОДИТЕЛЬСКИЕ ДОКУМЕНТЫ	20
ТАСС; 2021.01.15; В СОЧИ К НАЧАЛУ ЛЕТНЕГО КУРОРТНОГО СЕЗОНА НАЧНЕТ КУРСИРОВАТЬ МОРСКОЕ ПАССАЖИРСКОЕ ТАКСИ	21
ТАСС; 2021.01.15; ВСЕ КРУПНЕЙШИЕ АВИАКОМПАНИИ ДФО ПРИМУТ УЧАСТИЕ В СОЗДАНИИ ЕДИНОГО АВИАПЕРЕВОЗЧИКА	21
ТАСС; 2021.01.15; ВЛАСТИ ЯНАО ВЕДУТ ПЕРЕГОВОРЫ С UTAIR О СИТУАЦИИ В АЭРОПОРТУ НОЯБРЬСКА	22
ТАСС; 2021.01.15; ВС СЧЕЛ ЗАКОННЫМ ВОЗВРАТ ДЕНЕГ ЗА БИЛЕТ ЧЕРЕЗ ТРИ ГОДА ПОСЛЕ ОТМЕНЫ РЕЙСА ИЗ-ЗА COVID-19	22
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛИЯ ЯЧМЕННИКОВА; 2021.01.15; РОССИЙСКИЙ САМОЛЕТ-ЭЛЕКТРОЛЕТ ГОТОВИТСЯ К ПЕРВОМУ ПОЛЕТУ	23

ПУБЛИКАЦИИ

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА АЛПАТОВА; 2021.01.18; СООБЩЕНИЕ ОТПРАВЛЕНО; РОССИЯ ВОЗОБНОВИТ АВИАРЕЙСЫ В ФИНЛЯндию, ВЬЕТНАМ, ИНДИЮ И КАТАР

Россия с 27 января возобновляет авиасообщение с Финляндией, Вьетнамом, Индией и Катаром. Такое решение принял в пятницу оперативный штаб по борьбе с коронавирусом во главе с **вице-премьером** Татьяной Голиковой.

По два раза в неделю будут летать рейсы во Вьетнам (Москва – Ханой), Индию (Москва – Дели), Финляндию (Москва – Хельсинки и Санкт-Петербург – Хельсинки) и три раза в неделю в Катар (Москва – Доха). Также до пяти раз в неделю увеличат количество регулярных рейсов в Египет (Москва – Каир).

В этих странах за последние две недели число новых случаев заболевания не превышало 40 на 100 тыс. населения, а прирост новых случаев был меньше одного процента.

Зарубежное авиасообщение было остановлено в конце марта 2020 года. Исключение составили почтовые, санитарные и некоторые другие виды рейсов. С августа полеты восстанавливаются.

Сейчас россияне могут посетить Турцию, Танзанию (остров Занзибар), Египет, ОАЭ, Сербию, Кубу и еще несколько стран.

<https://rg.ru/2021/01/17/rossiia-vozobnovit-aviarejsy-v-finliandiiu-vietnam-indiiu-i-katar.html>

РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2021.01.15; БЕЛОЗЕРОВ СООБЩИЛ О «ЗВОНЧКЕ» ОТ ИНВЕСТИТОРОВ ИЗ-ЗА ПЕРЕВОЗКИ УГЛЯ

Перевозка угля и других грузов с углеродным следом несет риски для инвесторов в рамках новой экологической политики, заявил глава РЖД. Из-за этого фонд РИМСО не стал покупать облигации естественной монополии в 2020 году

В конце 2020 года, когда РЖД размещали так называемые социальные облигации на 25 млрд руб., не все инвесторы смогли приобрести эти бумаги из-за новых экологических требований. Об этом гендиректор РЖД Олег Белозеров объявил 15 января, выступая на сессии «Зеленая энергия» Гайдаровского форума.

Топ-менеджер сообщил, что РЖД получили «записку» от международного инвестфонда РИМСО, у которого почти \$2 трлн в управлении, следующего содержания: «Уважаемые «Российские железные дороги», вы очень интересная и привлекательная компания, но мы не сможем выкупить часть средств (облигаций. – РБК), хотя очень хотели бы, поскольку больше 50% вашего грузооборота – это карбоновый груз». «Согласно официальной статистике, 44% – перевозка угля, еще [некоторая доля] – перевозка нефтепродуктов», – пояснил Белозеров. Представитель РЖД не стал уточнять РБК, сколько РИМСО была готова вложить в бумаги российской естественной монополии. РБК направил запрос в РИМСО.

Глава РЖД назвал это очень серьезным звоночком для компании. «Теперь карбоновый след [касается] не [только тех, кто занят] в прямом производстве, а еще и тех, кто участвует в этом следе. Здесь нужно будет, вероятно, правительству с нами вместе давать оценку, как все участники процесса должны будут проводить анализ. <...> Для себя такую оценку будем делать», – пообещал он.

Белозеров также напомнил, что в 2020 году более 120 международных банков и инвесторов опубликовали декларации, что до 2023 года они принимают решение не инвестировать в угольные производства. «Это касается непосредственно только энергетического угля», – уточнил он.

Топ-менеджер также сказал, что РЖД нацелены на декарбонизацию своей деятельности. «Мы идем к тому, чтобы сформировать в РЖД полноценную «зеленую» экономику, когда экологические мероприятия являются неотъемлемой частью всех процессов», – подчеркнул он. Компания планирует ежегодно расходовать на ESG-проекты (Environmental-social-governance, «ответственное инвестирование») по 40–50 млрд руб., говорилось в декабрьском обзоре Сбербанка по итогам презентации социальных облигаций РЖД. Доходность этих бондов с погашением в марте 2028 года была установлена на уровне 6,6%.

Привлеченные средства компания собиралась направить на финансирование или рефинансирование своих социальных проектов, в частности, связанных с транспортной инфраструктурой и ее доступностью, медициной, здравоохранением и образованием.

<https://www.rbc.ru/business/15/01/2021/6001b7f09a79474d0bc91ee1>

КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2021.01.18; УГОЛЬ И УДОБРЕНИЯ ПОЕДУТ ВМЕСТЕ; ОБЪЕДИНЕНА ЛОГИСТИЧЕСКИЕ АКТИВЫ СУЭК И «ЕВРОХИМА»

Как стало известно “Ъ”, в конце 2020 года в рамках группы СУЭК Андрея Мельниченко создана Национальная транспортная компания (НТК) для развития транспортного бизнеса. Под ее управление передаются более 50 тыс. вагонов СУЭК и «Еврохима» и шесть портов с грузооборотом в 53 млн тонн за 2020 год. В итоге НТК должна войти в пятерку крупнейших российских железнодорожных операторов и топ-3 стивидорных холдингов.

В РФ появился новый крупный транспортный холдинг: в рамках консолидации транспортных активов СУЭК и «Еврохим» создана АО «Национальная транспортная компания» (НТК). Под ее управление будет передан вагонный парк компаний (более 50 тыс. вагонов), а также шесть морских портов, специализирующихся на навалочных и генеральных массовых грузах – угле, минудобрениях, руде, строительных материалах и т. д.

Как рассказывают собеседники “Ъ”, в периметр компании войдут Мурманский морской торговый порт, Малый порт в Находке и «Дальтрансуголь» в Ванино, балкерные терминалы в Туапсе и Мурманске, выкупленные СУЭК в конце 2020 года у «Еврохима» за 20 млрд руб. (см. “Ъ” от 17 декабря). Также НТК получит в управление терминал «Еврохима» по перевалке удобрений в эстонском Силламяэ и займется проектом строительства нового балкерного терминала в Усть-Луге мощностью до 7 млн тонн в год. В управление будет передано и вагонное депо «Еврохима» в Невинномысске с перспективой продажи, рассказывают собеседники “Ъ”. Источники “Ъ” в отрасли говорили, что прорабатывались разные сценарии объединения активов, 18 декабря РБК писал, что он будет создан на базе СУЭК.

Как следует из данных СПАРК, НТК зарегистрирована 19 ноября в подмосковном Красногорске, на 100% принадлежит СУЭК. Возглавил компанию директор по логистике СУЭК Денис Илатовский. Как пояснили “Ъ” в СУЭК, НТК будет крупнейшим клиентом на сети ОАО РЖД по объему собственной грузовой базы (115 млн тонн в год) и одним из ведущих железнодорожных операторов. По объему перевалки в собственных портах – 53 млн тонн в 2020 году – НТК также станет лидером среди сухогрузных терминалов. В результате компания может войти в топ-3 крупнейших портовых холдингов РФ, уступив первое место группе НМТП, грузооборот терминалов которой за десять месяцев 2020 года составил 92,7 млн тонн. На втором месте по итогам года – терминалы УГМК, которые в 2020 году перевалили более 53,8 млн тонн. Грузооборот портовых активов Владимира Лисина, по данным «Морцентра-ТЭК», составил 36,4 млн тонн.

В СУЭК “Ъ” пояснили, что, «если в прошлом задача транспортного бизнеса была сервисной – вывозить кэптивный груз, то теперь она будет разрабатывать логистические

решения для попутной грузовой базы помимо СУЭК и «Еврохима». В компании считают своим преимуществом возможность предлагать клиентам сквозную логистическую услугу по перевозке железной дорогой, перевалке и фрахту на востоке и западе страны.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров говорит, что с точки зрения железнодорожного бизнеса позиции НТК сильно не изменятся после консолидации парков СУЭК (47,5 тыс. вагонов в управлении, 25,4 тыс. в собственности) и «Еврохима» (6,7 тыс. вагонов в собственности и 6,6 тыс. в управлении). Компания обгонит «Нефтетранссервис» по объему железнодорожных перевозок и займет четвертое место в рейтинге INFOLine Rail Russia Top – сразу после Globaltrans (на первом и втором местах ФГК и ПГК). Выделение логистических активов обеспечит оптимизацию расходов и сформирует новые точки роста бизнеса, в том числе за счет работы с внешними клиентами, считает господин Бурмистров. По его мнению, в перспективе НТК может стать публичной или в ее капитал может быть привлечен стратегический или финансовый партнер, при этом главной задачей менеджмента будет соблюдение баланса интересов «Еврохима» и СУЭК, у которых разная грузовая база.

<https://www.kommersant.ru/doc/4652365>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.01.18; ПАССАЖИРОВ ПРОСЯТ ЗАНЯТЬ МЕСТА; В РЖД ЖДУТ ВОССТАНОВЛЕНИЯ ПЕРЕВОЗОК УЖЕ В ЭТОМ ГОДУ

ОАО РЖД по итогам 2021 года надеется вывести перевозки пассажиров, обвалившиеся из-за пандемии в минувшем году более чем на четверть, на уровень 2019 года, когда был поставлен 11-летний рекорд. Пессимистичный сценарий предполагает рост перевозок относительно 2020 года на 30%. По мнению экспертов, достичь верхней границы прогноза ОАО РЖД вряд ли удастся, поскольку костяк пригородного сообщения – маятниковая миграция – не выйдет на прежний уровень из-за роста числа сотрудников, работающих удаленно. В дальнейшем следовании же полностью наверстать упущенное будет возможно лишь при раннем окончании пандемии, изменении ценовой политики авиакомпаний и росте числа новых направлений и поездов.

ОАО РЖД рассчитывает при благоприятном стечении обстоятельств восстановить по итогам 2021 года пассажиропоток до уровня 2019 года, рассказал 15 января глава монополии Олег Белозеров в интервью «России 24». «Мы сделали несколько сценариев, – рассказал он. – Даже самый консервативный сценарий будет все равно давать порядка 30% к прошлому году. Но у нас есть оптимистичный сценарий, и при таком развитии событий мы видим, что в этом году выйдем на параметры 2019 года, мы восстановимся».

Из-за пандемии пассажирские перевозки ОАО РЖД, которые в последние годы планомерно росли, начали резко падать в марте, а в апреле–мае падение к уровню прошлого года углубилось до 67–69%. Больше всего пострадали перевозки в дальнем следовании (по итогам года – минус 42,1% к 2019 году), в пригородном сообщении разрыв с прошлым годом составил 25,8%.

По итогам года ОАО РЖД перевезло 869,4 млн пассажиров – на 27,4% меньше, чем в 2019 году, но на 2,1% больше, чем предполагал план. Нижняя граница прогноза на 2021 год – рост на 30% к уровню 2020 года, или 1,13 млрд пассажиров, – все еще даст отставание в 5,6% от 2019 года, когда был поставлен 11-летний рекорд перевозок. Согласно прогнозу, в проекте финплана монополии, который видел “Ъ”, компания планирует выйти на уровень 2019 года по пригородным перевозкам и слегка, на 4,6%, отстать от него по объему перевозок в дальнем следовании. Как уточнял в ноябре замгендиректора монополии Дмитрий Пегов, по дальнему следованию рассматриваются три сценария, предполагающие отставание от рекордного года на 3,5–30% (см. “Ъ” от 27 ноября 2020 года).

Глава Союза пассажиров Кирилл Янков говорит, что достижение показателей 2019 года по количеству перевезенных пассажиров маловероятно прежде всего в силу того, что маятниковая миграция, составляющая основу пригородного сообщения, не вернется к прежним показателям из-за роста количества удаленных работников. Что касается перевозок в дальнем следовании, то существует некоторая вероятность выхода на уровень 2019 года при сочетании нескольких благоприятных факторов, полагает эксперт. Это очень раннее (в марте) прекращение пандемии, прекращение демпинга со стороны авиации, потенциал которого ограничен финансовыми возможностями авиакомпаний, и внедрение ОАО РЖД новых сервисов, что монополия уже делает, невзирая на пандемию. Так, например, отмечает господин Янков, осенью 2020 года был введен поезд, соединяющий Волгодонск с Москвой и Петербургом, после восстановления сообщения с Белоруссией планируется запуск «Ласточки» Москва–Минск.

<https://www.kommersant.ru/doc/4652399>

РОССИЯ 1; ПАВЕЛ ЗАРУБИН; 2021.01.17 17.01; ВЫПОЛНИЛИ И ПЕРЕВЫПОЛНИЛИ: ПАНДЕМИЯ НЕ ОСТАНОВИЛА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ. МОСКВА. КРЕМЛЬ. ПУТИН

Президент провел первое в этом году совещание с правительством, где основной темой было дорожное строительство. Но началась встреча с обсуждения проблемы коронавируса и крайне важного события в борьбе с эпидемией – Россия переходит от масштабной вакцинации к массовой. Пандемия внесла свои корректировки и в планы путешественников – многие россияне в последние месяцы вместо зарубежных поездок выбирают свою страну, в которой, оказывается, значительно улучшилась дорожная инфраструктура. Подробности – в сюжете телеканала «Россия 1».

<https://www.vesti.ru/video/24259648>

РОССИЯ 1; 2021.01.17 21.30; РОСМОРРЕЧФЛОТ УТОЧНИЛ СОСТОЯНИЕ СПАСЕННЫХ В ЧЕРНОМ МОРЕ

Состояние моряков, спасенных с затонувшего сухогруза в Турции, удовлетворительное. Старший механик судна – россиянин – тоже чувствует себя хорошо, сообщает Росморречфлот.

Сухогруз «Арвин» затонул в районе Инкуму провинции Бартын – его накрыло волной. На борту находились 12 человек. Пока спасены шесть человек – это граждане Украины и один россиянин. Спасенные госпитализированы. Активная фаза спасательной операции приостановлена до улучшения погоды.

<https://www.vesti.ru/article/2511467>

1 КАНАЛ; 2021.01.16 21.08; РОССИЯ ВОЗОБНОВЛЯЕТ ПАССАЖИРСКОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ ВЬЕТНАМОМ, ИНДИЕЙ, КАТАРОМ И ФИНЛЯНДИЕЙ

И еще одна хорошая новость, которая пришла сегодня. Россия возобновляет пассажирское авиасообщение с четырьмя странами. Начиная с 27 января, опять можно лететь во Вьетнам, Индию, Катар и Финляндию. Как сообщили в оперштабе, обстановка позволяет. В Ханой, Дели и Хельсинки будет два рейса в неделю, в столицу Катара, Доху, три. Также увеличится число регулярных рейсов в Египет. Самолеты из Москвы в Каир будут летать пять раз в неделю.

А в странах, где ситуация все тревожнее, власти продолжают ужесточать «противоковидные» меры. Во Франции с 16 января комендантский час с 6 вечера до 6 утра.

[https://www.1tv.ru/news/2021-01-16/400029-](https://www.1tv.ru/news/2021-01-16/400029-rossiya_vozobnovlyayet_passazhirs_koe_aviasoobschenie_vietnamom_indiey_katarom_i_finlyand)

[rossiya_vozobnovlyayet_passazhirs_koe_aviasoobschenie_vietnamom_indiey_katarom_i_finlyand](https://www.1tv.ru/news/2021-01-16/400029-rossiya_vozobnovlyayet_passazhirs_koe_aviasoobschenie_vietnamom_indiey_katarom_i_finlyand)
[iey](https://www.1tv.ru/news/2021-01-16/400029-rossiya_vozobnovlyayet_passazhirs_koe_aviasoobschenie_vietnamom_indiey_katarom_i_finlyand)

ТАСС; 2021.01.15; ПСКОВСКИЕ ВЛАСТИ ПЛАНИРУЮТ В 1,5 РАЗА СНИЗИТЬ ЧИСЛО ДОРОГ, РАБОТАЮЩИХ В РЕЖИМЕ ПЕРЕГРУЗКИ

Власти Псковской области к 2023 году за счет участия в национальном проекте «Безопасные и качественные автомобильные дороги» снизят в 1,5 раза число трасс, работающих в режиме перегрузки. Сейчас в регионе насчитывается около 10 таких объектов, сообщил в пятницу ТАСС председатель комитета по транспорту и дорожному хозяйству Псковской области Борис Елкин.

Для Псковской области тема снижения нагрузки на дороги крайне актуальна, так как протяженность региональных дорог составляет более 8 тыс. км, при этом лишь 34% из них находится в нормативном состоянии. Кроме того, область является приграничной – это единственный регион РФ, который граничит сразу с тремя иностранными государствами, пропуская через свою территорию поток транзитных грузовых автомобилей.

«В рамках **нацпроекта** мы существенно снизим долю автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, работающих в режиме перегрузки, этот показатель в 2023 снизится как минимум в 1,5 раза. Важно понимать, что режим перегрузки – это уровень движения по дорогам, при котором коэффициент загрузки трассы превышает допустимые нормы. По сути это отношение интенсивности движения трафика к физической пропускной способности дороги», – сказал собеседник агентства. Таким образом, к 2023 году в Псковской области останется около шести региональных трасс, работающих в режиме перегрузки.

По его словам, чтобы снизить нагрузку на региональные дороги, власти Псковской области с 2020 года начали устанавливать специальные стационарные системы весогабаритного контроля. До настоящего времени на областных трассах не было ни одной такой системы. Устройства контролируют вес проезжающих автомобилей, и если он превышает допустимый, то владельцу транспортного средства выписывается штраф. Собранные таким образом платежи поступают в дорожный фонд региона, за счет которого финансируется ремонт областных магистралей.

«В ближайшие 4 года на дорогах региона появится 9 пунктов весогабаритного контроля. Применяя такие системы, мы не просто контролируем перемещение тяжеловесных машин, но в несколько раз увеличиваем срок службы дорог. Всего на размещение таких автоматических пунктов до 2024 года будет направлено 580 млн рублей из внебюджетных источников», – резюмировал председатель комитета по транспорту и дорожному хозяйству Псковской области.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/10465945>

ТАСС; 2021.01.15; НЕОСВОЕННЫЕ ПЕРМСКИМ КРАЕМ СРЕДСТВА НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ РЕАЛИЗУЮТ В 2021 ГОДУ

Средства в размере 87,8 млн рублей, которые не были освоены Пермским краем в прошлом году по госпрограмме «Комплексное развитие сельских территорий», будут реализованы в 2021 году. Об этом ТАСС сообщили в субботу в краевом министерстве транспорта.

Ранее **президент РФ Владимир Путин** на совещании с членами правительства России обратил внимание на проблемы с финансированием строительства дорог в ряде субъектов, в том числе в Пермском крае. Глава государства добавил, что в среднем «кассовое исполнение в этих регионах составляет около 93%».

«Неисполнение федерального бюджета, которое упомянул президент, связано с реализацией госпрограммы РФ «Комплексное развитие сельских территорий». На нее в 2020 году из федерального бюджета было выделено 386,6 млн рублей. Не освоено из этой суммы – 87,8 млн рублей. Но важно подчеркнуть, что уже согласован перенос этих средств на 2021 год», – сказали в министерстве.

По госпрограмме должны были выполнить реконструкцию четырех дорожных объектов, среди которых несколько участков на дороге Чусовой – Калино – Верхнечусовские Городки, Григорьевское – Постановги и Ощепково – Верх-Кондас. На первых двух объектах подрядчик не успел закончить работы в установленные сроки, они готовы на 95%, на третьем обнаружили переувлажненные грунты, без замены которых невозможно было приступить к обустройству дороги, а также выявили необходимость получения дополнительной разрешительной документации, на четвертом увеличились сроки проектирования, соответственно, и сроки самих строительно-монтажных работ.

«Все эти проекты мы перенесли. Я думаю, что, исходя из наших климатических условий, мы в первом полугодии, как только наступит весна, мы эти проекты завершим. Какой-то проблемной истории для себя мы здесь не видим. Отмечу, что с 2016 года дорожный фонд Пермского края увеличился с 6 до почти 20 млрд рублей. Это сильное увеличение, и естественно это требует увеличения мощностей подрядчиков, строительный рынок должен «вывезти», не все поспевают пока», – сообщил в интервью ТАСС губернатор Пермского края Дмитрий Махонин.

По данным Минтранса региона, на реализацию госпрограммы Прикамью в 2020 году было выделено более 1 млрд рублей, из них 386,6 млн рублей из федерального бюджета, 643,5 млн рублей – из краевого и 24,5 млн рублей из бюджетов муниципалитетов. Также были выделены деньги по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, таким образом, общая сумма федеральной поддержки дорожной отрасли превысила 1,3 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/10475937>

КОММЕРСАНТЬ; С-ПЕТЕРБУРГ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2021.01.18; ДЕНЬГИ В ЯМУ; ПЕТЕРБУРГ И ЛЕНОБЛАСТЬ ПОЛУЧИЛИ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА НА РЕМОНТ ДОРОГ

В конце прошлого года **Минтранс** впервые выделил Петербургу и Ленобласти, как агломерации, средства по программе **нацпроекта** ремонта дорог **«Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД)**. В 2021 году до регионов будет доведено 1,5 млрд рублей, 500 млн рублей из которых получит область. Дорожные комитеты еще формируют адреса, где пройдет реконструкция. Эксперты считают, что средств недостаточно: город и вовсе ремонтирует одну шестую от целевого, по мнению специалистов, показателя. Экономия на дорогах и ямочный ремонт в последний раз активно применялся в начале нулевых, вспоминают они.

Правительство РФ распределило дополнительное финансирование между регионами по программе **БКАД**, в которой Петербургу выделяют миллиард рублей, а Ленобласти еще полмиллиарда рублей, следует из опубликованного распоряжения. В аппарате вице-губернатора Петербурга Максима Соколова “Ъ” сообщили, что рассчитывают получить еще 9 млрд рублей до 2023 года включительно. Согласно **нацпроекту**, к 2024 году нормативное состояние дорог в 104 агломерациях РФ должно быть доведено до 85% (в 2019 году составляло 46%), а трасс регионального значения – до 50,9% (сейчас 44,1%).

В прошлом году Петербург, ранее не получавший дотации из федерального бюджета по программе **БКАД**, подал заявку в **Минтранс** совместно с Ленобластью, что в итоге позволило добиться финансирования на текущий ремонт дорог. Сейчас доля нормативности дорог в Петербурге составляет около 64%, в Ленобласти – 48%.

По сравнению с 2020 годом, в текущем году протяженность ремонтируемых дорог в Петербурге сократится более чем в 1,6 раза, до 89,5 км. Тротуарная часть будет отреставрирована в объеме 361,8 тыс. кв. м, а проезжая часть – 1,1 млн кв. м по сравнению с 655,8 тыс. и 2,4 млн кв. м годом ранее. Стоимость работ также снизится в 1,4 раза, до 5 млрд рублей.

В Ленобласти в 2021 году финансирование на строительство и ремонт дорог по проекту **БКАД**, без учета средств агломерации, составляет 1,6 млрд рублей (на 27% меньше по сравнению с 2020 годом). Протяженность работ в 2020 году составила 150 км, в 2021 году, предварительно, сократится до 86 км. Впрочем, отмечают в дорожном комитете области, план на 2020 году предполагал ремонт и строительство 75 км дорог, но из-за досрочной сдачи объектов 2021–2022 года был перевыполнен. Не исключено, что ситуация повторится в текущем году, поясняют в ведомстве.

В дорожном комитете Ленобласти сообщили, что адресная ремонтная программа под полученные дополнительно средства находится в завершающей стадии формирования. В комитете по развитию транспортной инфраструктуры Петербурга (КРТИ) оперативно не прокомментировали список адресов, на которые будут направлены средства.

В 2021 году среди крупных объектов ремонта в городе по уже утвержденной программе запланированы работы на проспекте Энгельса, Коннолахтинской дороге, Ленинградской улице до границы с поселком Песочное, Полюстровском проспекте и Арсенальной улице, Рябовском и Пискаревском шоссе. Реконструкцию также продолжат на набережных канала Грибоедова и Крюкова канала, Детской улице и Среднегаванском проспекте, проспекте Маршала Жукова, Ропшинском шоссе, Краснопутиловской улице, проспекте Обуховской Обороны, Забалканском проезде, Полевой улице и улице Труда, а также Кузьминском шоссе и Академическом проспекте, крупнейший объект в центре – набережная реки Мойки. Работы также проведут на улицах Профессора Попова и Куйбышева, Песочной набережной, на Малоохтинском проспекте и Октябрьской набережной. Крупная статья расходов на 2021 год – ремонт трамвайных путей – 1,1 млрд рублей, в 2020 и 2022 годах расходы по ней не предусмотрены.

В Ленобласти в нынешнем году отремонтируют участки дорог Волосово – Гомонтово – Копорье – Керново, Елизаветинка – Медный Завод, Лодейное Поле – Тихвин – Будогощь и ряд других.

В конце прошлого года в интервью “Ъ” глава КРТИ Андрей Левакин признавал, что автомобилистам в Петербурге придется привыкнуть к неоднородному покрытию на дорогах: ямы будут латать «картами», что позволит обеспечить ровность. «Ничего страшного в этом нет, безопасность достигается путем ликвидации аварийных участков. Финансирование на ремонты мы предполагаем обеспечить в нужном объеме. Если выделять по 7 млрд рублей на дороги, то улучшение показателя нормативности составит только 2% в год. Учитывая, что нам нужно в среднем 4%, мы говорим о необходимости увеличения бюджета на 5 млрд рублей», – заявлял он.

Глава Ассоциации предприятий дорожного комплекса (АСДОР) Санкт-Петербурга Юрий Агафонов считает, что дополнительные средства, выделенные из федерального бюджета, – это «капля в море». По его словам, ремонт чуть более 1 млн кв. м дорог в городе в 2021 году – это одна шестая того, что ежегодно должен реконструировать Петербург. «Такой недоремонт будет тяжело восполнить в последующие годы. Восстановление дорог с помощью карт из-за недостатка средств активно применялось в последний раз в 2001 году, но это временное решение. Заделанная выбоина сопряжена с асфальтом, который лежит уже семь-десять лет, он будет изнашиваться, и в итоге дорога превратится в шахматную доску», – говорит он, сомневаясь, что при нынешних темпах, целевой показатель нормативности трасс будет достигнут к 2024 году.

<https://www.kommersant.ru/doc/4652387>

ТАСС; 2021.01.18; В СЧЕТНОЙ ПАЛАТЕ НАЗВАЛИ ОБЪЕМ КРУПНЕЙШЕГО ГОСКОНТРАКТА В РАМКАХ ГОСПРОГРАММ

Объем самого крупного государственного контракта в рамках госпрограмм составил 127,6 млрд руб. Такие данные содержатся на портале «Госрасходы», запущенном Счетной палатой РФ.

«Например, самый крупный контракт заключен в 2020 году на семь лет между госкорпорацией «Росатом» и судостроительным комплексом «Звезда». За 127,6 млрд рублей в рамках госпрограммы «Развитие атомного энергопромышленного комплекса» построят головной атомный ледокол «Лидер», – сообщает ведомство.

Счетная палата отмечает, что сумма самого крупного соглашения о субсидии составляет 358,8 млрд рублей.

«Эти деньги выделил **Минтранс** в рамках ГП «Развитие транспортной системы» госкомпании «Российские автомобильные дороги» («Автодор»). Эти средства пойдут на строительство и реконструкцию дорог до конца 2022 года в рамках **Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**», – говорится в сообщении Счетной палаты.

Данные о контрактах и субсидиях содержатся в разделе «Госпрограммы» портала «Госрасходы». В нем собрана информация о финансировании 46 действующих госпрограмм с 2016 года по настоящее время. Данные представлены в агрегированном виде и о каждой из программ. Раздел призван сделать более понятным механизм финансирования государственных программ (ГП).

<https://tass.ru/ekonomika/10480981>

ТАСС; 2021.01.15; УТВЕРЖДЕНЫ ГЛАВЫ НОВЫХ ДЕПАРТАМЕНТОВ КАБМИНА, В ТОМ ЧИСЛЕ ЭНЕРГЕТИКИ И ТРАНСПОРТА

Экс-глава «Россетей» Павел Ливинский возглавил департамент энергетики правительства РФ, экс-замглавы РЖД Анатолий Мещеряков – департамент транспорта. Как сообщила в пятницу **пресс-служба** кабмина, распоряжениями **премьер-министра РФ Михаила Мишустина** назначены руководители и нескольких других новых подразделений аппарата правительства.

«В должности директора департамента транспорта утвержден <...> Анатолий Мещеряков, департамент энергетики возглавил <...> Павел Ливинский», – говорится в сообщении. Директором департамента промышленности стал Кирилл Лысогорский, ранее возглавлявший единый департамент промышленности, энергетики и транспорта (был разделен на три отдельные структуры).

Экс-глава департамента регионального развития и инфраструктуры Максим Степанов после деления этой структуры будет руководить департаментом строительства, а департамент регионального развития возглавил Василий Анохин, работавший до этого заместителем руководителя секретариата **вице-преьера Марата Хуснуллина**.

Главой сводно-аналитического управления кабмина стал экс-замруководителя аналитического управления Федеральной налоговой службы (ФНС) Александр Буряк. Павел Степанов остался во главе департамента сопровождения законопроектной деятельности, к которому теперь относится также и сфера нормативно-правового регулирования.

«Решения о назначении директоров еще двух департаментов – здравоохранения и социального развития – будут объявлены позже», – сообщили в **пресс-службе**.

Изменения в структуре аппарата правительства были утверждены **премьер-министром** 12 января в рамках реформы госуправления. Вместо трех крупных структур – департамента здравоохранения и социального развития, департамента промышленности, энергетики и транспорта, а также департамента регионального развития и инфраструктуры – было образовано семь отдельных департаментов. Создано также сводно-аналитическое управление правительства, а департамент сопровождения законопроектной деятельности был преобразован в департамент сопровождения законопроектной деятельности и нормативно-правового регулирования.

<https://tass.ru/ekonomika/10467553>

ТАСС; 2021.01.15; В МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ ОБЪЯСНИЛИ, ПОЧЕМУ ТРАССУ «ТАВРИДА» ЕЩЕ НЕ ВВЕЛИ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ

Строительство трассы «Таврида», проходящей через весь Крым, полностью завершено, однако ее не удастся официально ввести в эксплуатацию из-за того, что оформлены не все документы, сообщил в пятницу заместитель министра экономического развития РФ Сергей Назаров в Симферополе во время совещания по реализации федеральной целевой программы развития Крыма и Севастополя.

«[В 2020 году] по Крыму порядка 69 объектов должно быть введено, введено 59. Но при этом надо сказать, что введены некоторые объекты раньше срока, а по некоторым – закончена стройка, но юридически не введены. Для понимания: трасса «Таврида» – закончено строительство, получено решение о соответствии, но объект юридически не введен по той простой причине, что не полностью оформлены земельные отношения», – сказал Назаров.

Он добавил, что схожая ситуация сложилась и по объектам в Севастополе.

Правительство РФ утвердило госпрограмму развития Крыма и Севастополя в феврале 2019 года. На ее реализацию на период до 2022 года власти выделили 310 млрд рублей. Основным механизмом реализации госпрограммы стала принятая в 2014 году федеральная целевая программа (ФЦП) социально-экономического развития Крыма и Севастополя. Создано более 200 объектов, ключевые из которых – Крымский мост, энергомост, новый аэропорт в Симферополе, две теплоэлектростанции, инженерные сооружения для обеспечения водой восточного Крыма и трасса «Таврида».

<https://tass.ru/ekonomika/10466403>

ТАСС; 2021.01.15; ТАРИФ «ПЛАТОНА» С 1 ФЕВРАЛЯ ПРОИНДЕКСИРУЮТ НА 14 КОПЕЕК

Тариф системы взимания платы с большегрузов «Платон» с 1 февраля будет проиндексирован на 14 копеек и составит 2,34 рубля за 1 км, сообщили ТАСС в **пресс-службе Росавтодора**.

Таким образом, размер индексации оказался ниже изначально прогнозируемого. Ранее в **Минтрансе РФ** сообщали о возможном повышении тарифа до 2,35 рубля за км.

«С 1 февраля 2021 года российские и иностранные грузоперевозчики будут платить 2,34 рубля за км федеральных дорог, – отметили в **Росавтодоре**. – Ежегодная индексация тарифа государственной системы «Платон» от текущего размера платы на уровень инфляции составила 14 копеек».

На сегодняшний день в госсистеме зарегистрировано свыше 1,420 млн большегрузов, в федеральный дорожный фонд перечислено более 126 млрд рублей. Также почти 7 млрд рублей перечислено за счет штрафов с нарушителей.

«В 2020-2022 годах эти средства **Росавтодор** направляет на капитальный ремонт федеральных автодорог. В частности, в 23 субъектах РФ проводятся работы по расширению с двух до четырех полос движения 600 км автодорог, а в 44 субъектах РФ – капитальный ремонт более 100 мостов и путепроводов», – уточнили в дорожном агентстве.

<https://tass.ru/ekonomika/10471747>

ТАСС; 2021.01.15; НОВОСИБИРСКИЙ ГУБЕРНАТОР ПОРУЧИЛ СОКРАТИТЬ СРОК РЕМОНТА ДОРОГИ У АЭРОПОРТА НА ПЯТЬ ЛЕТ

Реконструкцию одного из самых аварийно опасных и перегруженных участков трассы Р-254 «Иртыш» протяженностью 20 км, примыкающего к новосибирскому аэропорту Толмачево, необходимо завершить на пять лет раньше запланированного срока, к моменту окончания реконструкции аэропорта в 2025 году, чтобы вложения в регион были наиболее

эффективными. Об этом в пятницу на экспертной дискуссии Гайдаровского форума сказал губернатор Новосибирской области Андрей Травников.

Участок трассы Р-254 «Иртыш» от аэропорта Толмачево в сторону Омска считается одним из самых аварийно опасных и перегруженных. Четырехполосная дорога относится к третьей технической категории, интенсивность движения по которой составляет 2-6 тыс. автомобилей в сутки. Как ранее сообщал ТАСС министр транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области Анатолий Костылевский, стоимость реконструкции составит 23,6 млрд рублей. Начало работ запланировано в 2025 году, завершение в 2029 году.

«С учетом того, что ведется большая работа по реконструкции аэропорта Толмачево, по увеличению его пропускной способности, по повышению его логистических возможностей, было бы правильно сказать, что расширение и реконструкция этой трассы – это элемент бюджета развития. И реализовать его [нужно] не в 2030 году, как сегодня планируется, а к моменту завершения реконструкции аэропорта в 2025 году», – сказал Травников.

По его словам, таким образом удастся повысить эффективность частных и бюджетных инвестиций, которые вкладываются в программу развития региона.

В результате реконструкции двадцатикилометровый участок дороги Р-254 «Иртыш» будет соответствовать первой технической категории. Количество полос на трассе увеличится до шести, что позволит расширить ее пропускную способность для межрегионального грузового транзита в полтора-два раза. Как сообщал ТАСС гендиректор новосибирского аэропорта Евгений Янкилевич, вопрос реконструкции дороги станет еще более актуальным в связи со скорым открытием в Толмачево логистического центра «Почты России», что увеличит нагрузку на дорогу до 30 тыс. автомобилей в сутки.

<https://tass.ru/sibir-news/10469263>

ТАСС; 2021.01.15; В НОВОСИБИРСК ПОСТУПИЛА ПАРТИЯ НОВЫХ ГАЗОМОТОРНЫХ АВТОБУСОВ

Крупнейшая за Уралом маршрутная сеть общественного транспорта Новосибирска получила партию из 15 новых газомоторных автобусов, на закупку которых ранее было выделено 100 млн рублей по федеральному проекту «Народный бюджет». Об этом сообщает в пятницу **пресс-служба** мэрии Новосибирска.

Маршрутная сеть Новосибирской области является крупнейшей за Уралом: по территории Новосибирской области курсируют 190 маршрутов. Как сообщил мэр Новосибирска, городу необходимы еще 200 новых автобусов для обеспечения бесперебойности перевозок. Сейчас износ техники муниципального перевозчика МКП «ПАТП-4» составляет 90%.

«Уверен, что эти автобусы, которые пришли прямо с конвейера минского автозавода, покажут себя с самой лучшей стороны. Их всего 15, но это только первый шаг. В этом году планируем закупить большую партию автобусов. Мы будем продолжать эту работу совместно с правительством Новосибирской области, пока не достигнем 100 % обновления всего подвижного состава», – отметил мэр Анатолий Локоть.

Автобусы будут курсировать по маршрутам Советского района и Первомайского районов, где наблюдаются проблемы с изношенностью общественного транспорта. Автотранспорт поступил в Новосибирск в рамках пилотного проекта «Народный бюджет». **Президент РФ Владимир Путин** подписал ранее закон об инициативном бюджетировании на муниципальном уровне, который заключается в распределении части средств местных бюджетов на основании инициатив жителей и под их контролем. В рамках этого проекта Новосибирск летом получил из федерального бюджета 100 млн рублей на развитие общественного транспорта.

«Средства, полученные в рамках «Народного бюджета», направлены на предоплату и первый лизинговый платеж. Согласно контракту последующие платежи будут выплачиваться силами предприятия в течение 60 месяцев», – добавили в мэрии.

<https://tass.ru/sibir-news/10467479>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; РОМАН КИЯШКО; 2021.01.18; ШАШЕЧКИ БЕЗ ПОСРЕДНИКОВ; СТАВРОПОЛЬСКИЕ ТАКСИСТЫ СОЗДАЛИ СВОЕ МОБИЛЬНОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ, ЧТОБЫ НЕ ЗАВИСЕТЬ ОТ АГРЕГАТОРОВ

Приложение для мобильных телефонов, через которое можно заказать поездку на такси, создал в Ставрополе Союз профессиональных водителей. Пассажирам гарантируют надежного перевозчика. Водители же будут получать заказы без агрегаторов, которые берут процент за свои услуги.

Впервые об этой идее заговорили в декабре 2019 года, когда водители такси в Ставрополе пожаловались на условия, которые предлагали популярные агрегаторы. Как рассказывает председатель правления союза Евгений Кочергин, к таким приложениям много вопросов. «Зарегистрироваться в программе и выйти на линию сейчас может кто угодно. По закону у водителя должна быть лицензия, но на нее часто закрывают глаза. У нас любой автовладелец может подработать таксистом, к пассажирам приезжает даже человек с минимальным стажем вождения. Были случаи, когда люди работали по поддельным аккаунтам».

Конечно, пассажирам удобнее вызывать такси через приложение, а не с помощью звонка в диспетчерскую. Тем же, кто работает легально, приходится трудиться по 12-16 часов. Агрегаторы позиционируют себя как компании, которые оказывают лишь информационные услуги, а цену поездки, мол, устанавливают сами водители. Но с каждого заказа агрегатор забирает себе около 20 процентов. В итоге водителю достаются крохи. Так и появилась идея – разработать свое приложение и не брать комиссию с водителей за полученные заказы, цену же поездки установить такую же, как на других платформах. Для клиентов плюс здесь в том, что к ним приедет водитель с лицензией, состоящий в союзе. Никто другой пользоваться данной программой не сможет.

Приложение уже работает. «В программе зарегистрированы около 200 водителей. Они используют приложение наряду с другими. И когда поступают заказы, выезжают к клиентам. Расплачиваться пока можно только наличкой, но безналичную оплату в скором времени тоже введем», – добавил Евгений Кочергин. Он также сообщил, что все средства на разработку программы собрали сами таксисты, которые состоят в союзе. Пока вызвать машину можно лишь в Ставрополе. Но идеей уже заинтересовались коллеги из других городов. Чтобы добавить в приложение новый населенный пункт, нужно обратиться к IT-разработчикам, расходы составят около 20 тысяч рублей. Деньги небольшие, но собирать их приходится долго. «В любом случае мы намерены продвигать наш сервис дальше, чтобы исключить из системы агрегаторов как лишний элемент», – заключил председатель союза.

<https://rg.ru/2021/01/17/reg-skfo/zachem-stavropolskie-taksisty-sozdali-svoe-mobilnoe-prilozhenie.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛЬЯ РЕШЕТНИКОВА; 2021.01.18; С ВЕТЕРКОМ НА ХОККЕЙ; В НОВОСИБИРСКЕ ЗАВЕРШЕНЫ ОСНОВНЫЕ СТРОИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ НА НОВОЙ СТАНЦИИ МЕТРО «СПОРТИВНАЯ»

В Новосибирской области в 2023 году пройдут основные соревнования Молодежного чемпионата мира по хоккею. Благодаря этому регион получил серьезную поддержку федерального центра на строительство крупных инфраструктурных объектов, которые улучшат транспортную доступность к ледовой арене. В их числе 14-я станция Новосибирского метрополитена «Спортивная».

Последний раз в Новосибирске вводили в эксплуатацию станцию метро в 2010 году. Собственно, «Спортивная» была задумана еще в советское время. Но что-то пошло не так. В итоге на правом берегу возвели станцию «Речной вокзал», на левом – «Студенческую», а «Спортивная», которой определили место на левом берегу, до «Студенческой», так и осталась законсервированным проектом. По сути, сейчас на Ленинской ветке возводится только станция без увеличения протяженности подземного пути. Стоимость всего станционного комплекса составляет 2,7 миллиарда рублей. Срок сдачи намечен на лето 2022 года.

– Строительство станции метро «Спортивная» идет по графику. В феврале ожидаем поставку лифтов для маломобильных граждан, в июне придет первая партия эскалаторов, – сообщил мэр Новосибирска Анатолий Локоть.

Сегодня завершены основные строительные работы: возведены стены, кирпичные перегородки, перекрытия, смонтировано отопительное и вентиляционное оборудование. В скором времени станцию подключат к теплу. Как сообщил начальник муниципального управления дорожного строительства Юрий Демин, состоялся конкурс на поставку эскалаторов. Стоимость этого оборудования составляет большую часть финансовых затрат, запланированных на строительство метро в этом году. Всего на новой станции появятся двенадцать высокотехнологичных эскалаторов, которые будут работать на четырех выходах. Такими же оборудованы станции метро в Риме, Париже и других крупных европейских городах.

В процессе обсуждения фасадов выяснилось, что на станциях метрополитена запрещено делать их стеклянными. Поэтому принято решение о металлических конструкциях.

– Это современное решение. Фасады должны быть увязаны с общим видом будущей ледовой арены. Однако от первоначальных планов сделать их стеклянными пришлось отказаться, так как это недопустимо по нормативам, – сказал главный архитектор города Александр Ложкин.

Предполагается, что с вводом «Спортивной» нагрузка на левобережные станции метро значительно уменьшится за счет перераспределения пассажирских потоков. На новой станции ожидают до 8-10 тысяч человек в сутки.

<https://rg.ru/2021/01/17/reg-sibfo/osnovnye-stroitelnye-raboty-na-novoj-stancii-v-novosibirske-zaversheny.html>

ИЗВЕСТИЯ; АННА РАЗИНА; 2021.01.18; РАЗЪЕХАЛИСЬ БЕЗ ПОСЛЕДСТВИЙ: В КАКИХ СЛУЧАЯХ МОЖНО УЕЗЖАТЬ С МЕСТА ДТП; ИНОГДА МЕСТО АВАРИИ ДАЖЕ НЕОБХОДИМО ПОКИНУТЬ БЕЗ СОБЛЮДЕНИЯ НЕОБХОДИМЫХ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ

За оставление места ДТП автомобилистов лишают прав на срок от года до полутора лет или же сажают под административный арест на срок до 15 суток. Однако есть ситуации, в которых водители могут безнаказанно уехать с места аварии. В ГИБДД назвали четыре из них, а юрист составил полный план действий для сомневающихся. Когда с места дорожного происшествия можно, а когда – даже нужно уехать, разбирались «Известия».

Зачем покидать место ДТП

Многие попавшие в ДТП автомобилисты до сих пор тратят время на ожидание инспекторов ГИБДД для оформления и получения документов для страховых компаний. Нередко из-за стоящих на дороге автомобилей возникают заторы, но водители не рискуют разъезжаться. Они опасаются, что допустят ошибки при оформлении аварии и останутся без страховых выплат.

При этом свободных сотрудников ГИБДД на дорогах осталось совсем мало и в их ожидании можно провести целый день – между тем, нахождение на проезжей части чревато опасностью попасть в новую аварию. В ГИБДД назвали несколько ситуаций,

когда водители имеют право совершенно безнаказанно уехать с места происшествия, а также случаи – когда такие меры просто необходимы.

Если нет пострадавших

В ПДД указан подробный порядок действий, которые водители должны четко исполнить. Так после ДТП надлежит немедленно остановиться, включить аварийную сигнализацию и выставить знак аварийной остановки.

«Далее правила предписывают исходить из наличия или отсутствия вреда здоровью, – уточнил специалист Европейской юридической службы Орест Мацала в разговоре с «Известиями». – Если в аварии кто-то получил травмы, следует оказать первую помощь пострадавшим, вызвать «скорую» и полицию».

Как уточнили в ГИБДД, если в ДТП всего два участника и нет пострадавших – водители смело могут составить схему и, не ожидая инспекторов ГИБДД, отправиться на ближайший пост ДПС, где им обязаны помочь.

«Если в ДТП нет пострадавших, то можно ДПС не вызывать, а составить схему ДТП, подписать ее обоим участникам и поехать на ближайший пост ДПС, чтобы оформить документы», – рассказали в ведомстве.

В свою очередь Мацала уточнил: после ДТП стоит записать фамилии и адреса очевидцев, а потом позвонить в полицию.

«Сотрудники полиции могут выехать на место ДТП либо с фото– и видеофиксацией предложат участникам ДТП проехать на пост или в дежурную часть для дальнейшего оформления, вне зависимости от наличия или отсутствия разногласий», – сказал эксперт.

Тонкости Европротокола

Также существует процедура Европротокола, которая позволяет оформить аварию и уехать без вызова инспекторов ГИБДД.

«При этом в обязательном порядке должны быть соблюдены четыре условия: в ДТП два участника – транспортных средства и не более, у обоих водителей есть действующий полис ОСАГО на транспортные средства, участвовавшие в ДТП, пострадало только имущество и оба согласны с перечнем и характером повреждений, полученных при этом событии», – пояснили в Госавтоинспекции.

В свою очередь в Российском союзе автостраховщиков (РСА) напомнили: если в извещении зафиксированы разногласия между участниками, то лимит выплаты по ОСАГО не будет превышать 100 тыс. рублей. При этом если водители не зафиксируют произошедшее при помощи фото– или видеосъемки, в возмещении по полису ОСАГО откажут. Если же разногласий нет, то по ОСАГО можно рассчитывать на выплату до 400 тыс. рублей. Если же съемку не проводить, лимит будет снижен до 100 тыс. рублей.

Также на всей территории России теперь можно использовать приложение «Помощник ОСАГО». Благодаря новым поправкам в законе об ОСАГО, наличие разногласий теперь не имеет значения – сумма лимита в 400 тыс. рублей из-за этого не уменьшается. Главное – фотофиксация, если ее не проводить, лимит по выплате также снизят до 100 тыс. рублей.

В случае опасности личности и государству

В свою очередь ранее в МВД России разъясняли, что, в соответствии со ст. 2.7 «Крайняя необходимость» КоАП, действия, формально являющиеся правонарушением, но совершенные в состоянии крайней необходимости, закон не нарушают.

Например, необходимо устранить опасность, непосредственно угрожающую личности или интересам общества или государства. И эта опасность не может быть устранена иными средствами, а причиненный вред является менее значительным, чем предотвращенный.

То есть покинуть место ДТП без последствий можно, если при столкновении автомобилей пострадали люди, им требуется экстренная медицинская помощь и невозможно отправить пострадавшего на попутном транспорте.

«В такой ситуации водителю разрешено оставить место ДТП для того, чтобы доставить человека в ближайшее лечебное учреждение. При этом водитель должен вернуться на

место происшествия, а также до своего отъезда зафиксировать положение машины, следы и предметы в присутствии свидетелей, принять меры к их сохранению и организовать объезд места ДТП», – добавили в ГИБДД.

Помеха движению

Иногда водители не рискуют переставлять автомобили, даже если блокируют проезд целой улице или перекрывают магистраль. На этот счет у МВД России также было свое разъяснение: так, если в результате ДТП погибли или ранены люди и вследствие его совершения движение других транспортных средств невозможно, а также, если вред причинен только имуществу и созданы препятствия для движения других автомобилей, освобождение проезжей части является прямой обязанностью водителей.

«Если другим автомобилям создаются препятствия, например, они вынуждены менять скорость, направление и траекторию движения, водителям надлежит зафиксировать происшествие на фото и видео, а после убрать авто в ближайшее место, где такие препятствия другим участникам не создаются», – уточнил Мацала.

Если этого не сделать, водителей могут даже оштрафовать на 1 тыс. рублей согласно ч. 1. ст. 12.27. КоАП «Невыполнение обязанностей в связи с дорожно-транспортным происшествием».

Вместе с тем, при нахождении на проезжей части водитель обязан соблюдать меры предосторожности, если находится на обочине или на проезжей части. Если авария произошла вне населенного пункта в темное время суток, он должен быть одетым в куртку, жилет или жилет-накидку с полосами световозвращающего материала.

Во всех остальных случаях оставление места ДТП влечет лишение права управления транспортными средствами на срок от одного года до полутора лет или административный арест на срок до 15 суток.

<https://iz.ru/1111989/anna-razina/razekhalis-bez-posledstvi-v-kakikh-sluchaiakh-mozhno-uezzhat-s-mesta-dtp>

ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2021.01.18; ВАША КАРТА БИТА: АВТОМОБИЛИСТОВ ГОТОВЯТ К ИЗМЕНЕНИЯМ ПРАВИЛ ТЕХОСМОТРА; ЧТО ГРОЗИТ ОБЛАДАТЕЛЯМ ПОДДЕЛЬНЫХ ДИАГНОСТИЧЕСКИХ КАРТ

1 марта вступают в силу изменения в федеральный закон № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств». Теперь прохождение ТО придется подтверждать фотографиями, а оформленные без осмотра автомобиля диагностические карты будут аннулироваться. Что делать тем, кто обнаружил, что у него на руках поддельная карта, а кого вообще освободят от техосмотра, разбирались «Известия».

Фото, подпись, штраф

В Российском союзе страховщиков рассказали «Известиям», что изменится в системе техосмотра с 1 марта.

Прохождение автомобилем технического осмотра будет сопровождаться фотофиксацией при въезде и выезде из сервисной станции. Фотографии, а также координаты места проведения ТО, время начала и окончания осмотра автомобиля вместе со сведениями технического диагностирования будут заноситься в Единую автоматизированную информационную систему технического осмотра (ЕАИС ТО), которую ведет МВД.

Диагностическая карта станет электронной, с усиленной квалифицированной электронной подписью технического эксперта, проводившего техническое диагностирование ТС. На бумажном носителе диагностическую карту водитель автомобиля может получить по запросу, но нужна она только для выезда за границу РФ. Как отметили в РСА, после прохождения процедуры техосмотра сведения о нем будут занесены в Единую автоматизированную систему техосмотра (ЕАИСТО), в которой будут храниться не менее пяти лет.

Также с 1 марта 2021 года появится штраф за отсутствие диагностической карты, для физических лиц он составит 2 тыс. рублей.

«Мы надеемся, что эта мера повысит ответственность автовладельцев, которые должны проводить ТО своих автомобилей. Сейчас штрафы за отсутствие техосмотра на владельцев легковых автомобилей не распространяются. При этом доля автомобилей старше 10 лет составляет более 50%, и такие машины могут представлять реальную опасность для других автовладельцев и пешеходов», – отметил заместитель исполнительного директора Российского союза автостраховщиков (РСА) Сергей Ефремов. За что могут аннулировать карту

Диагностическая карта, рассказали в Союзе автостраховщиков, может быть аннулирована в нескольких случаях. Например, если будет установлено, что технический осмотр транспортного средства реально не проводился либо если в ходе ТО выявлено несоответствие обязательным требованиям безопасности. Проведение ТО с нарушениями правил, без проверки всех необходимых узлов, также теперь является основанием для отзыва карты.

Если же осмотр проводился неаккредитованным союзом автостраховщиков оператором, то любая выданная после такой процедуры бумага будет поддельным документом. Как подчеркнули в РСА, неаккредитованные операторы ТО просто не могут вносить данные в систему ЕАИСТО.

В случае аннулирования диагностической карты, в ЕАИСТО будет внесена специальная отметка. А операторам ТО, выдавшим диагностическую карту без реального осмотра автомобиля, будет грозить штраф от 100 тыс. до 300 тыс. рублей.

Когда страховая заставит заплатить за ДТП

Многочисленные опросы показывают, что многие автомобилисты предпочитают покупать карты без прохождения техосмотра. Тем более, что серьезного контроля за их продажей нет. Даже если у участника ДТП отсутствует карта, страховая всё равно не вправе отказать в возмещении.

Если страховщик сумеет доказать, что авария произошла из-за неисправности автомобиля, которая должна была быть выявлена именно при прохождении ТО, у автовладельца могут возникнуть проблемы. Страховая компания может подать регрессный иск к виновнику ДТП. В этом случае компенсация убытков, связанных с выплатой пострадавшему, ложится на его плечи.

Кроме того, за сознательное прохождение техосмотра в организациях без соответствующей аккредитации автовладельцам грозит уголовная ответственность – лишение или ограничение свободы на год либо год общественных работ.

Стоит ли спешить с получением карты

Проверить подлинность своей карты можно в базе ЕАИСТО на официальном сайте системы.

«Если же автомобилист внезапно обнаружил, что у него поддельная диагностическая карта, нужно как можно оперативнее пройти техосмотр у аккредитованного оператора ТО», – посоветовали в РСА. Это можно сделать даже в том случае, если действие старой диагностической карты еще не прекратилось.

Тем, кто собирается пройти ТО по правилам, не стоит дожидаться 1 марта. Число операторов ТО, аккредитованных РСА, вряд ли справится с нагрузкой, возросшей в десятки раз.

«Если завтра вдруг все ринутся проходить настоящий ТО, то у нас не хватит диагностических центров. Их не хватало буквально вчера, когда львиная доля автомобилистов проходила ТО только на бумаге. Если все побегут сейчас, у нас мощностей не хватит. Я пока не знаю, как это будет работать», – рассказал главный редактор «За рулем» Максим Кадаков.

Впрочем, руководитель проекта «Пробок.Нет» Александр Шумский сомневается, что нововведение поставит крест на продаже «липовых» карт:

– Исходя из системы работы техосмотра, которая просто превратилась в некий дополнительный налог, система фотофиксации, скорее всего, просто усложнит и сделает дороже процесс получения карты. Но никак не измерит его коррупционного характера. Будут придуманы какие-то новые схемы и уловки, чтобы владельцы автомобилей могли его получить так же дистанционно, пусть и за большую сумму.

Кого освободили от техосмотра?

Согласно новым правилам, не всем автомобилям необходимо проходить ежегодный техосмотр. От него освобождены новые автомобили возрастом до четырех лет. Транспортным средствам возрастом от 4 до 10 лет придется проходить ТО раз в два года. И только автомобилям старше 10 лет – раз в год.

Эти же правила будут распространяться на мотоциклы, грузовики грузоподъемностью до 3,5 т, прицепы и полуприцепы. Автомобили такси возрастом до пяти лет должны будут проходить ТО один раз в год, машины старше пяти лет – раз в полгода.

Кроме того, от прохождения техосмотра будут освобождены военные и служебные автомобили, а также машины в городской собственности (городской наземный электротранспорт, дорожно-строительная техника, тракторы).

<https://iz.ru/1110538/anastasiia-pisareva/vasha-karta-bitavtomobilistov-gotoviat-k-izmeneniam-pravil-tekhosmotra>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.01.18; У ТЕХОСМОТРА ОТКРУТИЛИСЬ ГАЙКИ; СТРАХОВЩИКИ ПРОГНОЗИРУЮТ НЕХВАТКУ ПУНКТОВ ТО ЧЕРЕЗ 1,5 МЕСЯЦА

В марте может возникнуть дефицит операторов техосмотра – такой сценарий предполагает Российский союз автостраховщиков (РСА) в связи с вступлением в силу нового законодательства в области ТО и новых правил для операторов. РСА уже направил губернаторам письма с просьбой проверить пункты техосмотра. Подобные опасения ранее разделяла и ГИБДД. В Минэкономике “Ъ” заверили, что «коллапса» не будет. Участники рынка обвиняют в сложившейся ситуации РСА и Федеральную антимонопольную службу (ФАС), которая обещала пересмотреть тарифы на техосмотр, но так этого и не сделала.

По данным РСА, в реестр союза включено чуть более 5 тыс. аккредитованных операторов техосмотра, при этом у 659 из них действие аттестата приостановлено из-за нарушений. В конце 2020 года РСА направил компаниям запросы о готовности работать по новым правилам с 1 марта 2021 года. В этот день, напомним, вступает в силу масштабная реформа техосмотра, о которой “Ъ” неоднократно рассказывал. В частности, речь идет о новых требованиях к операторам ТО, обязательном фотографировании автомобилей (фото с координатами надо будет передавать в базу данных МВД), переводе диагностических карт в электронный вид (их будут подписывать электронной подписью) и т. д. Цель реформы – исключить возможность покупки диагностической карты без предоставления машины на проверку. На запрос РСА ответили около 2,5 тыс. компаний, 85% из которых заявили о готовности работать по новым правилам, но по остальной информации нет, рассказал “Ъ” заместитель исполнительного директора РСА Сергей Ефремов. Союз также направил главам всех регионов РФ письма с просьбой проверить работу операторов и рекомендации РСА. Там напоминают, что именно субъекты обязаны, согласно 170-ФЗ, «принимать меры по организации проведения технического осмотра на территории субъекта».

«Сказать, что в каком-то регионе будет не хватать пунктов ТО, к ним выстроятся очереди, а это потянет сбой в продаже полисов, нельзя, поскольку сейчас таких жалоб со стороны автовладельцев не поступает, – пояснил “Ъ” господин Ефремов. – Но риск такого сценария существует, в связи с этим РСА обратился к губернаторам. Мы надеемся, что они все

меры для недопущения дефицита пунктов ТО примут». Опасения в сентябре 2020 года на закрытом совещании в РСА высказывал и начальник ГИБДД Михаил Черников, который говорил, что 5 тыс. операторов для 58 млн транспортных средств – это мало.

К дефициту операторов могут привести низкие цены на техосмотр, поясняет Сергей Ефремов. Региональные власти устанавливают предельные тарифы по методике Федеральной службы по тарифам 2012 года (ведомство ликвидировано в 2015 году, его функции перешли ФАС), документ давно признан экспертами и бизнесом устаревшим. В Москве, к примеру, стоимость ТО составляет 730 руб., на Дальнем Востоке – доходит до 1 тыс. руб. Но в среднем тариф составляет 450–500 руб., что не позволяет окупить оборудование и помещения, особенно в городах-миллионниках, где высокие ставки аренды, говорит Сергей Ефремов. В июле 2020 года ФАС пообещала представить актуализованную методику, но этого не произошло. «В настоящее время ФАС продолжает работать над проектом документа, о его деталях говорить пока преждевременно», – ответили в ведомстве на запрос “Ъ”.

В Минэкономике (ведомство готовило пакетный законопроект о реформе ТО) опасений РСА не разделяют. «Вступление в силу с 1 марта изменений в закон, предусматривающих комплексную реформу ТО, не вызовет коллапса в отрасли и дефицита операторов», – считают там. В министерстве напомнили, что до 1 марта 2021 года будет действовать переходный период, в течение которого операторы должны пройти процедуру «подтверждения соответствия новым требованиям». «Со временем на место ушедших с рынка недобросовестных операторов придут новые, соответствующие требованиям», – заявил “Ъ” директор департамента государственной политики в сфере лицензирования, контрольно-надзорной деятельности, аккредитации и саморегулирования Минэкономки Александр Вдовин.

РСА все эти годы не предпринимал никаких действий для развития отрасли, в итоге честные операторы испытывают проблемы, а жулики безнаказанно продолжают разваливать техосмотр, считает председатель совета директоров группы компаний «Техностайл» Раппа Ахьядов. «Союз опасается за интерес автостраховщиков, ведь не будет ТО, не будет и продаж ОСАГО», – считает он. – В РСА также боятся не справиться со своими полномочиями, ведь нужно будет проводить в среднем по 20 выездных проверок в день на протяжении года. Для такой работы нужна армия обученного персонала, нужны рабочие места, оборудование, операционный и бухгалтерский учет». Для выполнения новых требований (к помещениям, оборудованию, фотофиксации, подключению к новой информационной системе техосмотра МВД и т. п.) нужно дополнительно инвестировать несколько сотен тысяч рублей в бизнес, «от которого по нынешним расценкам даже в Москве будут убытки», отмечает господин Ахьядов.

«Откровенное жулье, торгующее картами, в марте начнет уходить с рынка, это коснется 20–30% «портфельных» операторов, не проводящих реального техосмотра», – считает гендиректор союза «Техэксперт» Сергей Зайцев. – Поэтому какой-либо коллапс вряд ли произойдет». Помимо новых тарифов нужно также исключать РСА из процесса организации техосмотра, считает эксперт. «Именно благодаря союзу рынок наводнился огромным количеством брокеров и агентов, торгующих диагностическими картами», – говорит он.

Ситуация с дефицитом операторов вполне ожидаемая, с учетом того что государство операторам в пандемию помощи не оказало, говорит знакомый с ситуацией источник “Ъ”, хотя они об этом и просили (“Ъ” рассказывал про коллективное письмо операторов президенту **Владимиру Путину** и премьеру **Михаилу Мишустину** 26 июня). «Часть компаний закрылись, у других не осталось денег на приведение технической базы в соответствие с новыми правилами», – говорит собеседник “Ъ”.

<https://www.kommersant.ru/doc/4652214>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.01.16; ВОДИТЕЛЕЙ УЗНАЮТ ПО QR; В МИНЦИФРЕ ПООБЕЩАЛИ ВВЕСТИ ЭЛЕКТРОННЫЕ ВОДИТЕЛЬСКИЕ ДОКУМЕНТЫ

Минцифры обещает в 2021 году запустить мобильное приложение с QR-кодом, в котором будет «защита» цифровая копия водительских прав и свидетельство о регистрации транспортного средства (СТС). Бумажные документы можно будет оставить дома. Эксперимент по обкатке новой технологии запустят в Москве, Подмосковье и Татарстане. МВД, которое ранее уже анонсировало подобный сервис, настаивает на том, чтобы водитель хранил фотографию документов в телефоне для демонстрации инспекторам – QR-код может лишь дополнять цифровую копию.

Минцифры собирается провести эксперимент по использованию вместо водительского удостоверения и СТС мобильного приложения с QR-кодом, сообщил вчера в ходе Гайдаровского форума замглавы министерства Олег Качанов. «У нас уже есть план, мы его с коллегами из МВД проработали, согласовали и в формате эксперимента хотели бы запустить в 2021 году на территории четырех самых цифровых субъектов», – заявил он, не уточнив, о каких регионах идет речь. По данным “Ъ”, обсуждалось участие Москвы, Подмосковья и Татарстана.

Водителю, по словам чиновника, не надо будет возить СТС и права, достаточно будет показать приложение с кодом инспектору.

«Инспектор считывающим устройством смог бы считать QR-код и получить информацию», – заявил господин Качанов. – Если забыл дома права, сидишь не трясешься, ведь телефон всегда с собой, его точно не забудешь». В Минцифры пояснений не дали.

Отметим, в августе 2018 года ГИБДД анонсировала разработку похожей технологии: документы предполагалось «защитить» в мобильное приложение вместе с ОСАГО (электронные полисы уже давно и успешно используются). Разработкой софта с привязкой к portalу госуслуг занималось Минцифры, ГИБДД выступала поставщиком данных водителей. В конце 2018 года глава Госавтоинспекции Михаил Черников подтвердил планы, заметив, что «бумажные документы останутся как юридически значимые, но при движении можно будет использовать их в электронном виде».

Тем не менее достичь компромисса ведомствам, выяснил “Ъ”, до конца так и не удалось.

МВД, по данным “Ъ”, настаивает, чтобы инспектор видел на телефоне в приложении госуслуг крупную, качественную фотографию документов, а QR-код может быть дополнением для проверки достоверности изображения. Бумажные водительские права обязательны по Венской конвенции о дорожном движении, обращает внимание источник “Ъ” в МВД, а вот от СТС можно отказаться. Но ряд аспектов цифровизации водительских документов пока не решен, отмечает собеседник “Ъ”. Например, водитель достал телефон с фотографией прав на морозе, и гаджет внезапно выключился. Считать ли это управлением без прав (машина отправляется на штрафстоянку по КоАП) или нет?

В начале 2020 года, отметим, другой замглавы Минцифры Максим Паршин обещал запустить «до конца года» систему электронных договоров купли-продажи автомобилей через портал госуслуг, но нововведение в итоге перенесли на май 2021 года. Дата закреплена в проекте приказа ведомства, который с ноября 2020 года проходит общественное обсуждение. МВД и Минцифры ранее анонсировали еще ряд нововведений, в частности, цифровой «профиль водителя» на портале госуслуг (его можно будет открывать для пользования услугами каршеринговых компаний или при найме на работу для отслеживания нарушений и лишений прав), выписки из госреестра транспортных средств (нужны для банков при получении кредита или для потенциальных покупателей автомобилей) и автоматическое аннулирование прав при выявлении у водителя медицинских противопоказаний к вождению. Все это предусмотрено распоряжением правительства №218-Р от 6 февраля 2020 года, а «опытная эксплуатация» новых сервисов

должна быть проведена к концу 2021 года. В 2022 году, судя по ранее анонсированным планам Минздрава, должны появиться и электронные водительские медсправки.

<https://www.kommersant.ru/doc/4651786>

ТАСС; 2021.01.15; В СОЧИ К НАЧАЛУ ЛЕТНЕГО КУРОРТНОГО СЕЗОНА НАЧНЕТ КУРСИРОВАТЬ МОРСКОЕ ПАССАЖИРСКОЕ ТАКСИ

Морское маршрутное такси будет запущено в Сочи к началу летнего туристического сезона. В ближайшее время стартует сборка пассажирских катеров, сообщили журналистам в пятницу в **пресс-службе** администрации города.

«По поручению главы города Сочи Алексея Копайгородского уже к курортному сезону в акватории Сочи начнет курсировать морское такси. Идея морского сообщения будет реализована при помощи инвестора, который закупит пассажирские катера, а также организует современный сервис брони и продажи билетов», – сообщили в **пресс-службе**.

Уточняется, что данный вид транспорта станет для Сочи новым экскурсионным маршрутом, а для жителей – возможностью быстрого передвижения между отдаленными районами Большого Сочи. «Суда будут курсировать в двух направлениях: из Сочинского морского порта в порт Имеретинский и микрорайон Лазаревское. Первые тестовые рейсы морского такси запустят в мае текущего года», – привели в **пресс-службе** слова руководителя группы компаний «Метрополис», выступившей инвестором проекта, депутата городского собрания Сочи Анны Невзоровой.

Два пассажирских судна, обладающих высокими скоростными и техническими характеристиками, вместимостью 20 человек будут оборудованы кондиционерами, туалетными комнатами и комфортными креслами авиационного типа. Договор на производство катеров уже заключен с компанией «Судостроительная верфь «Фортуна». В ближайшее время начнется их сборка.

<https://tass.ru/obschestvo/10466989>

ТАСС; 2021.01.15; ВСЕ КРУПНЕЙШИЕ АВИАКОМПАНИИ ДФО ПРИМУТ УЧАСТИЕ В СОЗДАНИИ ЕДИНОГО АВИАПЕРЕВОЗЧИКА

Все крупнейшие авиакомпании Дальневосточного федерального округа (ДФО) примут участие в создании единого авиаперевозчика макрорегиона «Аврора». Как сообщил ТАСС в пятницу глава Минвостокразвития Алексей Чекунов на Гайдаровском форуме, «золотую акцию» в интересах РФ получит министерство.

«Все крупнейшие компании Дальнего Востока будут участвовать без исключения. Это и «Якутия», это и «Полярная звезда», и все остальные <...> Они войдут на принципах, самое главное, централизованного принятия решения о маршрутной сетке, о самолетах, унификации качества услуг. Акционерно, корпоративно этот механизм будет реализован через передачу пакетов акций в управление, через приобретение блокирующих, контрольных пакетов акций, через приватизацию», – сказал министр.

По словам Чекунова, это позволит создать единый центр принятия решений по маршрутам и флоту. «Но, самое главное, что будет единый центр, который будет принимать решения, куда, на чем и когда летать. С неперенным приоритетом авиатехники российского производства. От магистральной до дальней авиатехники в виде, естественно, «Сухих Суперджетов», Ил-114 для средних маршрутов. И мы с большим нетерпением ждем выхода серийной версии малого самолета, мы думаем, что это будет малый самолет «Байкал», для того, чтобы обеспечить доступность самых маленьких населенных пунктов», – подчеркнул он.

Как уточнил собеседник ТАСС, в создаваемой единой дальневосточной авиакомпании, которая будет носить имя «Аврора», Сахалинская область сохранит за собой 50% минус одна акция, остальные регионы ДФО – по 5% акций, а Минвостокразвития – «золотую акцию». «Золотую акцию получит Министерство по развитию Дальнего Востока в

интересах Российской Федерации, с возможностью влиять на стратегические решения для обеспечения равноправного доступа всех жителей Дальнего Востока к услугам этой авиакомпании», – пояснил Чекунков.

<https://tass.ru/ekonomika/10474371>

ТАСС; 2021.01.15; ВЛАСТИ ЯНАО ВЕДУТ ПЕРЕГОВОРЫ С UTAIR О СИТУАЦИИ В АЭРОПОРТУ НОЯБРЬСКА

Власти Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) ведут переговоры с авиакомпанией Utair о ситуации вокруг аэропорта Ноябрьска, который находится в собственности перевозчика. Об этом ТАСС сообщил глава региона Дмитрий Артюхов в кулуарах Гайдровского форума в Москве.

В августе 2020 года в ходе встречи с жителями Ноябрьска Артюхов заявил о планах властей выкупить аэропорт города у авиакомпании, испытывающей финансовые трудности.

«Мы видим, что из-за того, что компания испытывает финансовые трудности, аэропорту Ноябрьска уделяется вторичное внимание. Нас беспокоит, чтобы это не переросло в ухудшение качества, мы понимаем, что аэропортовая деятельность – очень серьезное направление. Мы хотим, чтобы или коллеги стали внимательнее относиться [к работе аэропорта] и показали нам программу развития. Сегодня мы не видим ее. Переговоры так или иначе идут», – сказал он.

Аэропорт Ноябрьска располагается в 9 километрах от центра города. Общая площадь аэровокзального комплекса составляет около 20 га. Его строительство началось в 1975 году, а открытие состоялось в 1983 году.

<https://tass.ru/ural-news/10469671>

ТАСС; 2021.01.15; ВС СЧЕЛ ЗАКОННЫМ ВОЗВРАТ ДЕНЕГ ЗА БИЛЕТ ЧЕРЕЗ ТРИ ГОДА ПОСЛЕ ОТМЕНЫ РЕЙСА ИЗ-ЗА COVID-19

Верховный суд РФ отклонил иск пассажира авиакомпании «Сибирь», который требовал отменить порядок, при котором деньги за билеты на отмененные из-за пандемии авиарейсы можно вернуть лишь спустя три года. Об этом сказано в определении судебной коллегии по административным делам, с которым ознакомился ТАСС.

«Суд, выслушав мнения сторон, решил отклонить иск. Пункты положения предусматривают возврат уплаченной за воздушную перевозку провозной платы, а также дополнительные возможности пассажира использовать полностью или в части сумму оплаченной провозной платы в счет оплаты услуг по воздушной перевозке (в том числе по другим маршрутам воздушной перевозки) и дополнительных услуг перевозчика. Определение порядка и срока возврата уплаченной за воздушную перевозку провозной платы согласно статье 107 Воздушного кодекса Российской Федерации является полномочием правительства Российской Федерации», – сказано в решении суда.

В тексте искового заявления сказано, что пассажир приобрел у авиакомпании «Сибирь» билеты из Волгограда в Москву, а затем в Рим и обратно за более чем 43 тыс. рублей. Лететь он должен был в мае 2020 года, но билеты купил в феврале, когда еще не было сведений о распространении коронавируса и рекомендаций воздержаться от поездок за рубеж и ограничительных мер. Однако в мае мужчина никуда не полетел, так как эти рекомендации к тому моменту уже объявили. Правительство тогда ввело положение о праве авиакомпаний отказаться от исполнения договора при введении режима повышенной готовности, которое предусматривает, что деньги за билеты на отмененные рейсы можно получить только спустя три года. Но пассажир решил оспорить один из пунктов этого положения в Верховном суде, указав, что такой порядок нарушает закон о защите прав потребителей, гражданский и воздушный кодексы, а также «его право на своевременное и полное возмещение денежных средств за фактически не оказанные

услуги, а также право требовать исполнения дополнительных обязательств (неустойки, штрафа, компенсации морального вреда и прочего)».

«Он считает, что оспариваемое нормативное положение необоснованно ставит его в один ряд с пассажирами, которые покупали билеты после официальных сообщений о распространении новой коронавирусной инфекции в странах Европы, летальных случаев <...>, введения режима повышенной готовности и последовавших ограничительных мер в субъектах Российской Федерации, временного ограничения и последующего прекращения авиасообщения с другими странами», – сказано в решении суда.

Против удовлетворения иска возражали представители правительства и Генпрокуратуры. ВС РФ отклонил иск пассажира, встав на сторону ответчика. Решение суда вступило в законную силу.

<https://tass.ru/ekonomika/10467547>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛИЯ ЯЧМЕННИКОВА; 2021.01.15; РОССИЙСКИЙ САМОЛЕТ-ЭЛЕКТРОЛЕТ ГОТОВИТСЯ К ПЕРВОМУ ПОЛЕТУ

Мировая аэрокосмическая индустрия стоит на пороге глобальных перемен. Появляются новые, прорывные решения, которые кардинально изменят облик отрасли. Какой самолет олицетворяет действительно революционный технологический рывок? Авиационные ученые и конструкторы убеждены: электрический.

Российский самолет – летающая лаборатория с инновационным сверхпроводниковым электродвигателем – готовится к первым испытательным полетам. В прошедшем декабре такой мотор впервые в мире был установлен и запущен на летательном аппарате. А с 28 по 30 января в Новосибирске планируется первый раз проверить совместную работу всех систем самолета, в том числе маршевой силовой установки, и демонстратора ГСУ, а также окончательно сформировать план наземных отработок и летных испытаний.

Для летных испытаний демонстратора в Сибирском научно-исследовательском институте авиации имени С.А. Чаплыгина (СибНИА, входит в НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского») разработана летающая лаборатория на базе самолета Як-40. На летательный аппарат установлен электрический двигатель на сверхпроводниках, и выполнены его пробные запуски с воздушным винтом.

Электрический двигатель устанавливается в носовую часть самолета. Турбовальный двигатель с генератором – в «хвост» вместо среднего штатного двигателя АИ-25. Все остальные системы ГСУ размещаются в фюзеляже.

Электромотор является частью демонстратора гибридной силовой установки, которую разрабатывает ЦИАМ (также входит в НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского»). Инновационный электродвигатель на высокотемпературных сверхпроводниках мощностью 500 кВт (679 л.с.) создан компанией «СуперОкс». Ранее он, как и другие узлы и системы демонстратора гибридной силовой установки, прошел комплекс испытаний на специальных наземных стендах.

Как рассказывал в интервью «РГ» генеральный директор НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского» Андрей Дутов, общий потенциал повышения эффективности от использования традиционных технологий в авиастроении к 2030 году не превысит 35-40 процентов от нынешнего уровня. И по авиадвигателям, и по аэродинамике практически достигнут потолок. Так что действительно нужен скачок, сопоставимый с переходом от винтовой к реактивной авиации. И электрические самолеты – это одно из наиболее очевидных направлений прорыва. Самолет на электрической тяге будет абсолютно экономичным и на 30-40 процентов менее шумным, чем традиционный.

Ранее сообщалось, что на основе отработанных технологий планируется приступить к созданию серийного электрического двигателя для самолета на 9-19 пассажиров. А в планах – к 2035 году получить 50-местный региональный самолет с гибридной силовой установкой.

<https://rg.ru/2021/01/14/rossijskij-samolet-elektrolet-gotovitsia-k-pervomu-poletu.html>

[Вернуться в оглавление](#)