



Ежедневный мониторинг СМИ

1 МАРТА 2021

СОДЕРЖАНИЕ

ИА ЯКУТСКОЕ-САХА; 2021.26.02; ГАЛИНА ДАНЧИКОВА НАПРАВИЛА МИНИСТРУ ТРАНСПОРТА РФ ДЕПУТАТСКИЙ ЗАПРОС О СУБСИДИРОВАННЫХ АВИАБИЛЕТАХ	3
ИЗВЕСТИЯ; 2021.02.28; АВИАКОМПАНИИ ВЫСТУПИЛИ ЗА СОКРАЩЕНИЕ ОТПУСКА ПИЛОТАМ.....	3
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.03.01; ПОЯВЯТСЯ ЛИ В РОССИИ «НЕГАРАНТИРОВАННЫЕ» АВИАБИЛЕТЫ; ИДЕЯ НОСИТСЯ В ВОЗДУХЕ.....	4
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.03.01; ЭТО ВАМ НЕ ТО; НОВЫЕ ПРАВИЛА ТЕХОСМОТРА ВСТУПИЛИ В СИЛУ, НО НЕ ДЛЯ АВТОМОБИЛИСТОВ	5
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2021.03.01; ТЕХОСМОТР С ОТСРОЧКОЙ; ПРОЙТИ ТО ПО НОВЫМ ПРАВИЛАМ ДОЛЖНЫ ЧЕТЫРЕХЛЕТНИЕ АВТОМОБИЛИ	6
ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2021.02.26; ОСЕННИЙ МАРАФОН: РЕФОРМА ТЕХОСМОТРА ОТЛОЖЕНА ДО ОКТЯБРЯ; ОФОРМИТЬ ДИАГНОСТИЧЕСКУЮ КАРТУ СТАНЕТ СЛОЖНЕЕ УЖЕ СЕЙЧАС.....	8
ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2021.03.01; ОТПУСТИ БАРАНКУ: БЕСПИЛОТНЫЕ АВТОМОБИЛИ ТРЕБУЮТ НОВЫХ ЗАКОНОВ; СМОГУТ ЛИ РОБОМОБИЛИ ПРЕОДОЛЕТЬ РОССИЙСКИЕ СУГРОБЫ	10
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.03.01; ВАГОНЫ УЕЗЖАЮТ ОТ РЕМОНТОВ; ВАГОНРЕМОНТНЫЙ РЫНОК УПАЛ ПОЧТИ НА 15% В 2020 ГОДУ	12
НЕЗАВИСИМАЯ ГАЗЕТА; АНАСТАСИЯ БАШКАТОВА; 2021.03.01; РОССИЙСКИЕ ДОРОГИ БЬЮТ РЕКОРДЫ СТОИМОСТИ; РАСХОДЫ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ОДНОГО КИЛОМЕТРА ТРАССЫ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ГОДА МОГУТ ПОДСКАКИВАТЬ В РАЗЫ	14
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2021.03.01; УТИЛЬСБОР МЕДЛИТ С ПОВЫШЕНИЕМ; «РОССПЕЦМАШ» ПРЕДЛОЖИЛ ВЛАСТЯМ ВЕСТИ МОНИТОРИНГ ЦЕН НА СПЕЦТЕХНИКУ	16
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.28.02; ВЛАДИМИРСКАЯ ОБЛАСТЬ УДВОИТ КОЛИЧЕСТВО КАМЕР НА ДОРОГАХ	17
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.28.02; ОБЪЕЗДНАЯ МАГИСТРАЛЬ В ЙОШКАР-ОЛЕ РАЗГРУЗИТ ДОРОГИ ДЛЯ 80 ТЫС. ЧЕЛОВЕК.....	17
РИА НОВОСТИ; 2021.26.02; АДЫГЕЯ ПОЛУЧИТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ 3,5 МИЛЛИАРДА РУБЛЕЙ НА ДОРОЖНЫЕ ПРОЕКТЫ	18
ИНТЕРФАКС; 2021.26.02; ПОЧТИ 2,5 МЛРД РУБЛЕЙ ВЫДЕЛЯТ НА РЕМОНТ ДОРОГ В АМУРСКОЙ ОБЛАСТИ В 2021 ГОДУ	18
ТАСС; 2021.26.02; КУРГАНСКАЯ ОБЛАСТЬ ДОПОЛНИТЕЛЬНО ПОЛУЧИТ 260 МЛН РУБ. НА РЕМОНТ ДОРОГ В 2021 ГОДУ	19
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.26.02; В ТРУДНОДОСТУПНОМ РАЙОНЕ ТУВЫ СТРОЯТ МОСТ ЧЕРЕЗ РЕКУ БОЛЬШОЙ ЕНИСЕЙ.....	19
ПРАЙМ; 201.26.02; КАБМИН ВЕРНУЛ В ПРАВКОМИССИЮ ПО ТРАНСПОРТУ ПУМПЯНСКОГО И РАШЕВСКОГО	20

ТАСС; 2021.28.02; ЭКСПЕРТ: ОЦЕНКА 38 ГОРОДОВ РФ ПО МЕТОДИКЕ ОЭСР ПОЗВОЛИТ ПЛАНИРОВАТЬ ТРАНСПОРТНУЮ НАГРУЗКУ	20
ИНТЕРФАКС; 2021.26.02; АРЕСТ ОБВИНЯЕМОГО ПО ДЕЛУ О КРАЖЕ ИЗ «САМОЛЕТА СУДНОГО ДНЯ» В ТАГАНРОГЕ ПРОДЛЕН НА 3 МЕСЯЦА.....	21
Ъ-ВОЛГА-УРАЛ-ONLINE; КИРИЛЛ АНТОНОВ; 2021.27.02; МЭРИЯ РАСКРЫВАЕТ НОМЕРА; В КАЗАНИ ЗАВЕЛИ 30 ДЕЛ НА ВОДИТЕЛЕЙ, СПРЯТАВШИХ ГОСЗНАКИ НА ПЛАТНЫХ ПАРКОВКАХ	22
ИЗВЕСТИЯ; ИВАН ПЕТРОВ; 2021.03.01; ШЕР, НЕ ЛАЙК: ПОЧЕМУ ГОРОЖАНЕ НЕДОВОЛЬНЫ КЛИЕНТАМИ КАРШЕРИНГА; ПОЛЬЗОВАТЕЛИ БРОСАЮТ ПРОКАТНЫЕ АВТО В НЕПОЛОЖЕННЫХ МЕСТАХ	23
РИА НОВОСТИ; 2021.03.01; В ПДД ПОЯВИЛСЯ НОВЫЙ ДОРОЖНЫЙ ЗНАК ДЛЯ ОБОЗНАЧЕНИЯ КАМЕР	25
РИА НОВОСТИ; 2021.26.02; ВОЛОДИН ОЦЕНИЛ ВАЖНОСТЬ ЗАПРЕТА ВЫСАЖИВАТЬ ДЕТЕЙ-БЕЗБИЛЕТНИКОВ	25
ТАСС; 2021.26.02; ОНФ ПРЕДЛАГАЕТ СДЕЛАТЬ ТЕХОСМОТР ДОБРОВОЛЬНЫМ ДЛЯ НЕКОТОРЫХ АВТОМОБИЛЕЙ	26
ВЕСТИ БАРНАУЛ; 2021.28.02; ЖИТЕЛЯМ НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ У АЭРОПОРТОВ МОГУТ РАЗРЕШИТЬ УЗАКОНИТЬ НЕДВИЖИМОСТЬ	26
ИНТЕРФАКС; 2021.26.02; РФПИ И IATA РАЗРАБАТЫВАЮТ ЦИФРОВОЙ ПРОДУКТ ДЛЯ УЧЕТА ТЕСТИРОВАНИЯ НА COVID-19 ПРИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕЛЕТАХ.....	27
BUSINESS FM; 2021.26.02; НУЖНЫ ЛИ В РОССИИ АВИАБИЛЕТЫ С НЕГАРАНТИРОВАННОЙ ДАТОЙ И ВРЕМЕНЕМ ВЫЛЕТА?.....	28
ТАСС; 2021.28.02; СУД АРЕСТОВАЛ ЧЕТЫРЕ ВЕРТОЛЕТА АВИАКОМПАНИИ «ГЕЛИКС» ПО ИСКУ О БАНКРОТСТВЕ ПЕРЕВОЗЧИКА.....	29
ТАСС; 2021.26.02; В «АЭРОФЛОТЕ» ЗАЯВИЛИ, ЧТО ВОПРОС ВВЕДЕНИЯ НОВОГО ТИПА АВИАБИЛЕТОВ НЕ РАССМАТРИВАЕТСЯ	29
ТАСС; 2021.26.02; «ПОБЕДА» НАЧНЕТ ПОЛЕТЫ ИЗ ШЕРЕМЕТЬЕВО В МАЕ.....	29
ТАСС; 2021.26.02; В ПОДМОСКОВЬЕ НАЧНУТ ВЫДАВАТЬ РАЗРЕШЕНИЯ НА ПОЛЕТЫ БЕСПИЛОТНИКОВ	30
РИА НОВОСТИ; 2021.03.01; РЖД ЗАПУСКАЮТ ОФИЦИАЛЬНЫЙ TELEGRAM- КАНАЛ	30
ИНТЕРФАКС; 2021.26.02; ПЕРВЫЙ СКОРЫЙ ПОЕЗД ИЗ ЯКУТСКА ВО ВЛАДИВОСТОК ЗАПУСТЯТ В 2021 ГОДУ	31
КОММЕРСАНТЪ; ТАТЬЯНА ЕДОВИНА; 2021.02.27; ТАМОЖНЯ ПРИБАВИТ В ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОСТИ; ФТС ОБНОВИЛА ПЛАН РАЗВИТИЯ	31

ПУБЛИКАЦИИ

ИА ЯКУТСКОЕ-САХА; 2021.26.02; ГАЛИНА ДАНЧИКОВА НАПРАВИЛА МИНИСТРУ ТРАНСПОРТА РФ ДЕПУТАТСКИЙ ЗАПРОС О СУБСИДИРОВАННЫХ АВИАБИЛЕТАХ

Депутат Государственной Думы, член профильного Комитета по бюджету и налогам Галина Данчикова оперативно отреагировала на ситуацию, которая вызвала недоумение у жителей республики, узнавших о том, что их лишили права на субсидированные авиабилеты из Якутска в Москву и Санкт-Петербург и обратно. Считая безотлагательным решение проблемы доступности льготных билетов для жителей Республики Саха (Якутия), парламентарий направила депутатский запрос **министру транспорта РФ Виталию Савельеву**.

Отстаивая интересы жителей республики, пользующихся воздушным транспортом через узловой аэропорт Якутск, и в целях исполнения поставленной главой государства задачи Галина Данчикова потребовала включить маршруты Якутск – Москва – Якутск, Якутск– Санкт-Петербург – Якутск в список субсидируемых авиаперелетов, сообщили ЯСИА в **пресс-службе** регионального отделения «Единой России».

Член думского комитета в своем запросе министру напомнила, что в рамках поручения президента Российской Федерации жители Дальнего Востока получили возможность без возрастного ограничения пользоваться льготными авиабилетами. При рассмотрении в Государственной Думе проекта Федерального закона «О федеральном бюджете на 2021 год и на плановый период 2022 и 2023 годов» дополнительно были предусмотрены 5 млрд рублей на субсидирование государством авиаперелетов.

Галина Данчикова попросила уведомить ее лично о принятом **Минтрансом РФ** решении.

<https://ysia.ru/galina-danchikova-napravila-ministru-transporta-rf-deputatskij-zapros-o-subsidirovannyh-aviabiletah/>

ИЗВЕСТИЯ; 2021.02.28; АВИАКОМПАНИИ ВЫСТУПИЛИ ЗА СОКРАЩЕНИЕ ОТПУСКА ПИЛОТАМ

Авиакомпании попросили **Минтранс** сократить отпуск пилотам. Об этом говорится в письме президента российской Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) Владимира Тасуна **замминистру транспорта Игорю Чалику**. С документом ознакомились «Известия».

Сейчас ежегодный оплачиваемый отпуск у пилотов в России составляет 70 дней, из них 42 дня – это дополнительный оплачиваемый отпуск. Авиакомпании предложили его отменить и оставить только 28 дней для отдыха.

Для этого нужно принять постановление правительства, которое отменит устаревший приказ Министерства гражданской авиации СССР от 13 марта 1986 года № 50. Этот документ разрабатывался для предыдущего поколения воздушных судов отечественного производства, пилотирование которых требовало больших физических усилий и эмоциональных нагрузок, а сейчас пилот управляет современными воздушными судами с высокой степенью автоматизации управления и улучшенными условиями труда, говорится в письме.

АЭВТ отмечает, что в настоящее время в отрасли сложилась ситуация, при которой «пилоты имеют беспрецедентно продолжительный дополнительный отпуск, который предоставляется за работу в особых условиях».

В письме Владимир Тасун просит **Игоря Чалика** инициировать работу по подготовке проекта постановления правительства, которое заменит устаревший приказ.

Впервые сократить дополнительный оплачиваемый отпуск пилотам предложил в 2012 году занимавший тогда должность главы «Аэрофлота» **Виталий Савельев** (10 ноября назначен **министром транспорта**). Но его инициатива вызвала резко негативную реакцию со стороны представителей пилотов. Тогда президент Шереметьевского профсоюза летного состава (ШПЛС) Игорь Дельдюжев говорил «Известиям», что отмена дополнительного отпуска создаст угрозу для безопасности полетов, а также приведет к росту числа пилотов, которые будут списываться по состоянию здоровья.

В конце января «Известия» со ссылкой на два источника в крупных авиакомпаниях писали, что «Аэрофлот» предложил уменьшить габариты провозимого багажа на 20% – с 203 до 158 см по сумме трех сторон. Представитель **Минтранса** подтвердил изданию факт обсуждения изменений правил провоза багажа. По его словам, инициатива требует дополнительной проработки со всеми участниками рынка авиaperевозок и общественными организациями.

<https://iz.ru/1130657/2021-02-28/aviakompanii-vystupili-za-sokrashchenie-otpuska-pilotam>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.03.01; ПОЯВЯТСЯ ЛИ В РОССИИ «НЕГАРАНТИРОВАННЫЕ» АВИАБИЛЕТЫ; ИДЕЯ НОСИТСЯ В ВОЗДУХЕ

В авиаотрасли обсуждают введение специального тарифа, по условиям которого авиакомпании смогут менять дату, рейс, маршрут и класс обслуживания без согласования с пассажиром. Такую инициативу якобы сначала выдвинул, а затем сам же ее отозвал «Аэрофлот». Отдельные элементы идеи вполне могут быть реализованы, считают эксперты.

Перевозчик направил письмо в Ассоциацию эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) 11 февраля в виде проекта внесения изменений в Воздушный кодекс России, сообщила газета «Ведомости» со ссылкой на документ. В АЭВТ были намерены рассмотреть инициативу в конце февраля, после того как соберут мнения авиакомпаний, указывает издание.

«До полного восстановления авиасообщения данная инициатива в актуальной повестке не стоит», – сообщили «РГ» официальную позицию в **минтрансе**.

Идею в отрасли обсуждали еще раньше. Как сообщило агентство ТАСС со ссылкой на представителя перевозчика, авиакомпания действительно поднимала этот вопрос во время массовой отмены рейсов из-за пандемии. Тогда и предлагалось ввести новый тариф, который позволил бы перевозчикам самостоятельно пересаживать пассажиров на другие – более ранние или поздние рейсы. А сейчас эта идея уже вроде бы неактуальна.

На запрос «РГ», действительно ли «Аэрофлот» предлагал ввести «негарантированные» билеты и отказался ли от этой идеи сейчас, в авиакомпании не ответили.

Пока об обсуждаемой инициативе также известно, что предполагалось предусмотреть возможность компенсации неудобств пассажирам, но не всем. Например, не заплатят, если об изменениях условий поездки авиакомпания предупредит пассажира не менее чем за две недели по поездки. При этом пассажирам пообещали экономию на новом тарифе в 2%.

Экономию пассажиры вряд ли заметят, так как при динамическом ценообразовании сложно проследить, по какой стоимости в итоге авиакомпании продают билеты, говорит председатель Союза пассажиров России Кирилл Янков. В каком-то виде эта идея в итоге может быть реализована. Но на практике придется уточнять, например, как уведомлять пассажира о переносе вылета, что будет, если, скажем, его телефон окажется вне зоны действия сети. При этом Янков напоминает, что ранее «Аэрофлот» был инициатором введения невозвратных билетов, а затем безбагажных тарифов.

Хотя идея введения «негарантированных» билетов действительно сейчас неактуальна, какие-то ее элементы вполне могут быть воплощены в жизнь в будущем, соглашается глава аналитической службы агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев. Более того, подобные предложения уже существуют на рынке, отмечает он. Также используют авиакомпании овербукинг, когда билетов на рейсы больше, чем есть мест. Расчет на то, что часть пассажиров на посадку не явятся. Овербукинг, повышение гибкости в управлении маршрутной сетью требуется погрузить в какие-то нормативные рамки, говорит Пантелеев. «Сегодня в законодательстве это явление вообще отсутствует. Пассажиры в данном случае бесправны», – поясняет он. Но если авиакомпании хотят получить дополнительные возможности, они должны принимать на себя и новые обязательства перед пассажирами, заключает эксперт.

<https://rg.ru/2021/02/28/poiaviatsia-li-v-rossii-negarantirovannye-aviability.html>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.03.01; ЭТО ВАМ НЕ ТО; НОВЫЕ ПРАВИЛА ТЕХОСМОТРА ВСТУПИЛИ В СИЛУ, НО НЕ ДЛЯ АВТОМОБИЛИСТОВ

1 марта вступают в силу обновленные правила техосмотра автомобилей: все прибывающие на пункты проверки машины обязательно сфотографируют, а их владельцы получают электронные диагностические карты. Это делается, чтобы исключить возможность купить документ о прохождении ТО. Однако водители столкнутся с нововведениями лишь осенью: решением правительства срок действия диагностических карт автомобилей автоматически продлен на полгода. Таким образом, до октября не надо будет посещать пункты ТО.

Премьер **Михаил Мишустин** подписал постановление правительства, согласно которому диагностические карты (необходимы для приобретения полиса ОСАГО), срок действия которых заканчивается с 1 февраля до 30 сентября 2021 года, продлены на полгода (но не менее чем до 1 октября). Это означает, что автовладелец, у которого диагностический документ истек, к примеру, 10 марта, должен пройти ТО и получить новый не ранее октября. А если дата предыдущего осмотра 1 июля, новый потребуется не позже 1 января. По оценкам “Ъ”, речь идет примерно о 14 млн карт, выданных с марта прошлого года.

Заявление о необходимости «отложить новый порядок» проведения ТО премьер **Мишустин** сделал накануне старта реформы отрасли (см. “Ъ” от 26 февраля). Для ее запуска ранее были приняты новая редакция закона о ТО, поправки к КоАП, ряд приказов МВД, **Минтранса** и Минэкономики, а также постановлений правительства. Все они вступают в силу 1 марта.

Основное нововведение, которое ждет автомобилистов на пунктах ТО, – электронные диагностические карты (страховщики будут иметь к ним доступ при оформлении ОСАГО) и фотографирование машины во время диагностики.

Оператор техосмотра передает снимки вместе с координатами в информационную систему техосмотра ЕАИСТО МВД, без этих данных карта не сформируется. Координаты впоследствии будут сопоставлены с координатами пунктов техосмотра: если они не совпадают, карта может быть аннулирована как фейковая.

В проверке состояния автобусов во время ТО отныне участвуют инспекторы ГИБДД. Техосмотр, напомним, проводится экспертом-техником, который раньше самостоятельно подписывал диагностические карты прошедших диагностику транспортных средств, в том числе автобусов. Теперь на пункте ТО будет работать инспектор, в функции которого входит, по сути, проверка результатов осмотра и сверка документов. Без заключения инспектора технадзора диагностическая карта также не может быть сформирована.

Отметим, с 2011 года сотрудники Госавтоинспекции на пунктах ТО не работали. Именно ГИБДД несколько лет назад настояла на возвращении контроля за техосмотром автобусов

в связи с ростом аварийности и числа погибших в авариях с этими транспортными средствами. По данным ГИБДД, всего в 2020 году количество аварий из-за неисправностей транспорта, включая автобусы, выросло на 13,7%, до 7,6 тыс. ДТП, погибли 1,2 тыс. человек.

По новому закону об ОСАГО (вступает в силу также 1 марта) страховая компания сможет обратиться с регрессным иском о возмещении ущерба в ДТП в отношении водителя, по вине которого произошла авария.

Для этого надо доказать, что машина была неисправна и не прошла вовремя техосмотр (не было диагностической карты).

Пункты техосмотра отныне обязаны соответствовать новым требованиям приказа **Минтранса** №232 (наличие дымомеров, люфтомеров, течемеров, устройств для проверки тонировки и другого оборудования). За операторами будет вестись контроль со стороны ГИБДД – сотрудники могут проводить внеплановые проверки, контрольные закупки и прочие мероприятия.

Поправками к КоАП, вступающими в силу также с марта, усиливается ответственность операторов за нарушения в области техосмотра, включая передачу данных в ЕАИСТО на машину, которая на проверку не приезжала. Максимальная санкция для юристов – штраф до 500 тыс. руб., для должностных лиц – дисквалификация на срок до трех лет.

Старт реформы ТО ранее переносился – с июня 2020 года на март 2021 года – из-за COVID-19. Инициированный господином **Мишустин** мораторий поднял очередную волну дискуссии по поводу отмены ТО и перевода процедуры на добровольную основу. Об этом говорят, в частности, координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов и депутат Госдумы Вячеслав Лысаков.

С 1 марта постановлением правительства №2441 в ПДД вводится новый дорожный знак 6.22 «Фотовидеофиксация». Он обозначает места возможного применения стационарных или мобильных дорожных камер. Новый указатель ставится за пределами населенного пункта на расстоянии 150–300 м до зоны контроля каждой камеры, в населенном пункте – только один раз на въезде в него.

Внешний вид нового знака будет закреплен поправками к ГОСТам. Изменения уже утверждены, заявили в Росстандарте, документ опубликуют 1 марта. Новый знак с большей долей вероятности сохранит вид применяемой сегодня таблички 8.23 «Фотовидеофиксация». Отличие в том, что ее можно будет применять на желтом фоне (для обозначения временных камер в зоне дорожных работ), а также ставить самостоятельно без привязки к другому знаку (например, «Ограничение скорости»).

Этому решению, как рассказывал “Ъ” ранее, предшествовала дискуссия между Научным центром безопасности движения МВД, институтом МАДИ, **Минтранс**ом, ГИБДД и другими экспертами. Обсуждался сценарий, при котором знаком 6.22 будет синий прямоугольник с изображением камеры, но от этого варианта отказались. Таблички, которые были установлены до 1 марта, для экономии бюджета останутся на своих местах, де-юре они просто поменяют свой статус, пояснили ранее в **Минтрансе**.

<https://www.kommersant.ru/doc/4710722>

На ту же тему:

https://www.gazeta.ru/auto/2021/02/28_a_13495070.shtml

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2021.03.01; ТЕХОСМОТР С ОТСРОЧКОЙ; ПРОЙТИ ТО ПО НОВЫМ ПРАВИЛАМ ДОЛЖНЫ ЧЕТЫРЕХЛЕТНИЕ АВТОМОБИЛИ

Первый опыт прохождения техосмотра с 1 марта испытают на себе владельцы автомобилей, которым приходится проходить эту процедуру впервые. То есть владельцы легковушек и легких грузовиков, которым исполнилось 4 года, а также автобусов и тяжелых грузовиков, которым исполнилось 5 лет. С этой даты вступают в силу поправки в

закон о техосмотре, новые правила прохождения ТО, а также новое постановление правительства о продлении сроков действия диагностических карт.

Согласно этому постановлению срок действия диагностических карт, у которых этот срок истекает с 1 февраля по 30 сентября, продлевается на полгода, но не менее чем до 1 октября. То есть, если карта заканчивает действовать 2 марта, то техосмотр надо будет пройти 1 октября. Если ее срок истекает 30 сентября, то получить новую надо до 30 марта следующего года.

Продление карт происходит автоматически. Страховщики продадут полис без проблем с указанием номера той карты, которая есть на руках.

Такое продление сроков действия принято из-за опасений, что реформа вызовет транспортный коллапс. Пунктов ТО и их пропускной способности на всех не хватит. А без диагностической карты невозможно приобрести полис ОСАГО. Без полиса запрещено передвигаться по дорогам. Был риск, что из-за недостатка пунктов встанут и автобусы. На тех автовладельцев, кому предстоит пройти техосмотр впервые, эта отсрочка не распространяется. У них же еще нет действующей диагностической карты. Именно они первыми испытают на себе реформу техосмотра, которая начинается с 1 марта. Предполагается, что с этой даты получить диагностическую карту без визита на пункт техосмотра не получится. Все диагностические карты становятся электронными. Оформляться они будут непосредственно в модернизированной информационной системе ЕАИСТО. На руки бумажный экземпляр можно будет получить, попросив распечатку у оператора. Но на бумаге диагностическая карта нужна только тем, кто выезжает на своем автомобиле за границу. При покупке полиса ОСАГО проверять наличие диагностической карты страховщик будет через ту же ЕАИСТО.

Для начала оформления карты потребуется сделать фотографию автомобиля перед въездом на диагностическую линию спереди. При этом фото делается с указанием координат места съемки и времени съемки. Без фотографии с этими данными начать оформление карты невозможно.

После окончания диагностики делается фотография машины сзади, так же с указанием координат и времени съемки. Без этой фотографии и этих данных невозможно завершить оформление карты. Карта подписывается усиленной квалифицированной электронной подписью эксперта.

Координаты с небольшой погрешностью не должны отличаться от координат пункта ТО. Сейчас эта погрешность, установленная приказом **минтранса**, должна быть не более 15 метров от координат самого пункта ТО. Но планируется, что в сентябре выйдет новый приказ, в котором она будет скорректирована в большую сторону.

Разница во времени на фотографии должна соответствовать времени проведения диагностики. Для легковых автомобилей это 30 минут.

Такие меры по идее и должны привести к тому, что устоявшаяся практика покупки диагностических карт без проверки автомобиля закончится.

Кроме того, Госавтоинспекция будет строго следить за деятельностью операторов и работой пунктов ТО. Просматривать их сайты в поисках предложений о продаже диагностических карт. Приблизит маршруты патрулирования к пунктам ТО. Будет проверять по ЕАИСТО оформление карт. А также их количество.

Дело в том, что с 1 марта для каждого пункта ТО устанавливается своя пропускная способность в зависимости от количества диагностических линий, экспертов, а также категории транспортных средств, которые эти пункты могут проверять. Эту пропускную способность можно превысить не более чем на пять процентов. Впрочем, лишнюю карту не даст оформить сама ЕАИСТО. Если пропускная способность установлена, например, в 100 автомобилей, то уже 106-ю диагностическую карту система просто не даст оформить.

Тем не менее, если три раза в течение года пункт превысит пропускную способность, то ГИБДД уже будет проводить проверку во взаимодействии с оператором. Это

взаимодействие может заключаться во внеочередной выездной проверке, а также в контрольной закупке диагностической карты.

С 1 марта сотрудники Госавтоинспекции будут непосредственно участвовать в проведении техосмотра автобусов. Для этого не ранее чем за пять дней до желаемой даты техосмотра собственник автобуса должен подать заявку оператору. Тот согласует ее с ГИБДД и включит желающего в график. В назначенный день и час на пункте техосмотра будет присутствовать инспектор ГИБДД. Эксперт-техник осматривает автобус, формирует диагностическую карту. Инспектор технического надзора проверяет результат осмотра, сверяет данные автобуса со всеми документами и сведениями в государственном реестре транспортных средств. Если все верно, он вносит в ЕАИСТО сведения о соответствии автобуса требованиям безопасности. И ставит свою усиленную квалифицированную электронную подпись под документом.

Пока за отсутствие техосмотра автовладельцам ничего не грозит, кроме невозможности приобрести полис ОСАГО. Однако с первого сентября вступают поправки в закон об ОСАГО, которыми предусматривается возможность страховщика предъявить регресс к автовладельцу, если по его вине произошло ДТП, ущерб от которого страховщик компенсировал, а его автомобиль на момент ДТП не имел действующей диагностической карты.

Через год, 1 марта, вступят в силу поправки в Кодекс об административных правонарушениях, предусматривающих штраф 2000 рублей для водителей и автовладельцев за управление автомобилем, не прошедшим техосмотр. Предполагается, что этот штраф будет выписываться автоматически с камер фотовидеофиксации нарушений. За сутки на такого автовладельца может быть оформлен только один штраф. Однако ко времени его получения могут пройти не одни сутки, а значит, штрафов будет несколько. Не пройти техосмотр станет накладно.

<https://rg.ru/2021/02/28/projti-to-po-novym-pravilam-dolzny-chetyrehletnie-avtomobili.html>

ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2021.02.26; ОСЕННИЙ МАРАФОН: РЕФОРМА ТЕХОСМОТРА ОТЛОЖЕНА ДО ОКТЯБРЯ; ОФОРМИТЬ ДИАГНОСТИЧЕСКУЮ КАРТУ СТАНЕТ СЛОЖНЕЕ УЖЕ СЕЙЧАС

Намеченную на 1 марта реформу техосмотра решено отложить. **Премьер-министр Михаил Мишустин** распорядился перенести введение нового порядка на 1 октября. Автомобилисты радуются отсрочке, а операторы ТО, вложившиеся в модернизацию пунктов, думают, как прожить эти месяцы. Между тем пройти техосмотр будет сложнее уже сейчас. Почему – разбирались «Известия».

Вирус и неравномерная нагрузка

Старт реформы техосмотра уже переносили из-за пандемии, ситуация с коронавирусом стала причиной отсрочки и в этот раз.

«Это временный режим, связанный с ограничениями из-за ковида. Он позволит автовладельцам после окончательного снятия этих ограничений, которое ожидается к октябрю, проходить техосмотр в нормальном режиме без риска остаться без полиса ОСАГО», – отреагировал на новость президент РСА Игорь Юргенс. Глава кабмина **Михаил Мишустин**, выступая на заседании правительства 25 февраля, отметил, что на первом этапе реформы ТО возможно «неравномерное распределение нагрузки очереди».

Премьер-министр поручил до октября еще раз обратить внимание на процедуры и их техническую реализацию, чтобы система работала без сбоев и владельцы автомобилей не столкнулись с какими-либо неудобствами.

Напомним, что по новым правилам процедура ТО должна сопровождаться фотосъемкой до и после диагностики. Фотоматериалы попадают в единую автоматизированную информационную систему техосмотра ЕАИС ТО. Туда же заносятся и координаты места съемки, проводить которую разрешено не далее 15 м от пункта ТО.

Нехватка по пунктам

Две недели назад на совещании с операторами техосмотра глава Госавтоинспекции МВД России Михаил Черников заметил, что лишь 69 регионов России обеспечены пунктами техосмотра в необходимом количестве; кроме того, нигде нет системы электронных очередей.

«Мы понимаем, что будет большой ажиотаж. Тем более где регистрационные действия проходят два раза в год. Мы увеличили сроки прохождения техосмотра, но таким образом удалось добиться снижения количества приезжающего на ТО транспорта всего на 11%», – сообщил Михаил Черников (запись есть в распоряжении «Известий»).

По словам исполнительного директора РСА Сергея Ефремова, пропускная способность пунктов ТО уменьшилась. При этом, согласно нормативам, одна диагностическая линия должна пропускать за 8-часовой рабочий день лишь 16 легковых автомобилей.

Не готовы работать по новым правилам

Ранее РСА провел анкетирование операторов ТО, которых в реестре насчитывается более 5 тыс. Вопросы касались их готовности работать по новым правилам и в соответствии с новыми требованиями. Подтверждение такой готовности дала лишь половина операторов.

«В некоторых анкетах операторы указывали, что они планируют прекратить свою деятельность или сократить область аккредитации в связи с тем, что не готовы к выполнению определенных требований», – рассказали «Известиям» в пресс-службе РСА. Стоимость переоснащения каждого пункта в РСА оценивают в несколько миллионов рублей. Операторы для съемки могут использовать только одобренное Росстандартом оборудование. Кроме того, сложности вызвал пункт об обязательном наличии туалета и канализации.

По состоянию на утро 26 февраля к ЕАИС ТО подключились около 1 тыс. операторов из 5 тыс. Именно подключение к системе говорит о реальной готовности пункта проводить техосмотр, считают в РСА. Между тем председатель Союза операторов техосмотра Максим Бурдюгов заявил, что к реформе готовы 80% операторов. Просто у некоторых пунктов возникли сложности с подачей документов.

«Оператор нанял еще одного сотрудника-эксперта, тем самым увеличил пропускную способность – подает сведения в РСА. Они мало того что обрабатывают по 10 дней, так и отказывают в пересчете пропускной способности из-за того, что документы поданы одним пакетом, и эксперт еще не добавлен. И после этого РСА отчитался о том, что не хватает ПТО и пропускной способности для покрытия потребностей», – пояснил Бурдюгов.

«Операторы просто разорятся»

Несмотря на отсрочку реформы, проходить техосмотр всё равно станет сложнее. Перенос сроков может иметь негативные последствия для отрасли, ведь большинство операторов взяли кредиты, закупили оборудование и наняли персонал.

«Если отложить реформу и ввести мораторий до октября, операторы просто разорятся, не справившись со своими обязательствами по кредитам, зарплате и арендным платежам. Это почти 5 тыс. юридических лиц и около 10 тыс. работников. Просто некому будет проводить ТО в октябре, так как сумеют продержаться от силы 5–10 % операторов», – заявил Максим Бурдюгов.

Его мнение разделяет и управляющий директор подмосковной сети пунктов техосмотра Денис Фомин.

«Это, конечно, полностью убьет действующие пункты, бизнес за семь месяцев потеряет весь смысл, придется уволить нанятых обученных людей», – говорит он.

В **Минтрансе** пообещали упростить требования к пунктам техосмотра. Например, если на пункте нет возможности использовать подъемник или канаву, то разрешат применять эстакаду. Новый приказ, предположительно, вступит в силу с 1 сентября, за месяц до основной реформы ТО.

«Для операторов написали избыточные нормы, которые теперь немного ослабили. Притом что цены остались прежние – в итоге операторам проще закрыться, чем при снизившемся потоке транспортных на ТО платить прежние аренду, зарплату и т.д.», – рассказал независимый участник Рабочей группы по разработке ГОСТов на комплексы автофиксации Григорий Шухман.

За техосмотром проследят внепланово

Кроме того, многие операторы откажутся продавать диагностические карты без прохождения техосмотра – следить за их деятельностью теперь станут строже.

Согласно изменениям, внесенным в Положение Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД РФ, ведомству вменяется обязанность по проведению государственного контроля и надзора за организацией и проведением технического осмотра транспортных средств.

Иными словами, операторам ТО стоит опасаться внеплановых проверок и контрольных закупок в рамках мероприятий по осуществлению надзора за дорожным движением.

Карать за «липовые» карты будут по-взрослому. Если оператор ТО выдал ДК без проведения осмотра, ему грозит штраф в размере 300 тыс. рублей. При повторном нарушении сумма составит 500 тыс. рублей, в третий раз – 600 тыс. рублей. Затем – дисквалификация на три года. Разумеется, инспектору, выписывающему протокол, нужно будет в судебном порядке доказать вину оператора ТО.

Кроме того, в МВД ранее напомнили об уголовной ответственности для автовладельцев, которые намеренно купили фальшивую диагностическую карту.

Инфляция сделает техосмотр дороже

Цены на ТО могут также вырасти. В ФАС сообщили, что методика расчета тарифа готова, но находится на согласовании. Действующая не предполагает возможности учитывать инфляцию.

Например, в Москве техосмотр с 2011 года стоит 720 рублей, а с учетом инфляции он должен подорожать до 1,2 тыс. рублей. Если операторы ТО начнут работать по старым ценам, это оттолкнет новых участников.

«Мы прекрасно понимаем, что без нормальной экономики ни один предприниматель не будет работать в этом сегменте», – сказал на встрече с представителями сферы ТО Михаил Черников.

Накажут дистанционно

В дальнейшем диагностическая карта будет выдаваться в электронном виде. Если же выяснится, что на самом деле машина не проходила техосмотр, то карту аннулируют, а оператора, выдавшего ее, оштрафуют. В случае аварии, даже если у участника ДТП отсутствует диагностическая карта, страховая всё равно не вправе отказать в возмещении. Однако с марта 2022 года за езду без диагностической карты планируют штрафовать на 2 тыс. рублей и, возможно, в автоматическом режиме, с помощью камер. Этому штрафу водитель может подвергаться один раз в сутки.

В ГИБДД пообещали, что информацию о наличии действующей карты и сроках ее действия можно будет получить в открытом доступе на официальном интернет-сайте гибдд.рф.

<https://iz.ru/1130014/anastasiia-pisareva/osennii-marafon-reforma-tekhosmotra-otlozhena-do-oktiabria>

ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2021.03.01; ОТПУСТИ БАРАНКУ: БЕСПИЛОТНЫЕ АВТОМОБИЛИ ТРЕБУЮТ НОВЫХ ЗАКОНОВ; СМОГУТ ЛИ РОБОМОБИЛИ ПРЕОДОЛЕТЬ РОССИЙСКИЕ СУГРОБЫ

Россия и ряд европейских государств предлагают пересмотреть Конвенции о дорожном движении, чтобы допустить на дороги беспилотные транспортные средства. Готова ли к

этому инфраструктура и смогут ли беспилотники пережить российский снегопад, разбирались «Известия».

Точность определения

Россия и ряд других государств в рамках Экономического и социального совета (ЭСС) ООН инициировали пересмотр венской Конвенции о дорожном движении 1968 года.

«В конвенции, которая ратифицирована 91 государством, сказано, что автомобиль – транспортное средство с четырьмя колесами, двигателем внутреннего сгорания и живым человеком за рулем. Вот этот главный тезис нужно будет изменить, то есть нужно написать, что транспортное средство необязательно должно иметь за рулем человека», – пояснил «Известиям» пресс-секретарь НП «Глонасс» Ярослав Федосеев.

Снежные отношения

Свои беспилотники уже тестирует на улицах Москвы «Яндекс», а с недавних пор к нему присоединился и «Сбер». Разработчики уверяют, что внимание искусственного интеллекта беспилотного автомобиля всегда сконцентрировано на дороге. В «Яндексе» и «Сбере» говорят о всепогодности лидаров и радаров в сочетании с камерами, но испытания серьезным снегопадом беспилотники пока не проходили.

«Если техническое зрение беспилотного автомобиля ограничивается погодными условиями – липким снегом и т.п., то беспилотный автомобиль на дороги общего пользования не допускается. Поэтому сейчас испытания в пургу не проводятся», – уточнил Ярослав Федосеев.

Зимой разметка видна не всегда и не везде, появляются сугробы, сужающие проезжую часть. Передвигающиеся по российским дорогам беспилотные автомобили не получают данные от ГЛОНАСС или GPS. Они ориентируются, используя высокоточные карты и собственное «зрение» – камеры, лидары, радары.

«Высокоточные карты включают в себя структуру дороги с детальной информацией о полосах, разметке, знаках и других объектах дорожной инфраструктуры, а также трехмерный слепок того, что находится вдоль дороги. Чтобы получить такой слепок, достаточно проехать по дороге с включенным лидаром и отсканировать пространство вокруг», – рассказала «Известиям» представитель **пресс-службы** беспилотных автомобилей «Яндекса» Юлия Швейко.

Без разметки и светофоров

Благодаря тому, что беспилотный автомобиль знает, на каком расстоянии от разных объектов находится, он сможет продолжить движение в своей полосе, даже если разметку заметет снегом.

«Как быть в ситуациях, когда для продолжения движения необходимо отступить от формального выполнения требований ПДД, например объезда препятствия через сплошную, если нет иных вариантов?» – задается вопросом участник рабочей группы по ТР ТС 018/2011 при общественном совете Росаккредитации Григорий Шухман.

Беспилотник попадает в сложную ситуацию один раз, уверен руководитель департамента разработки беспилотных ТС Cognitive Pilot Юрий Минкин.

«Один раз нейронную сеть обучили, и дальше все беспилотники будут знать, как быть в подобных случаях. Необходимо набрать критическую массу таких ситуаций. Например, автомобиль едет и видит, что вот здесь должен стоять светофор. А его нет. Тогда автомобиль сообщает о ситуации в единый центр. Если три автомобиля сообщают о таком, это сигнал о том, что карту нужно проверить. Такая технология будет использоваться в будущем для обновления карт», – рассказал Минкин.

По словам эксперта, обучить беспилотники преодолевать снежные наносы с ходу или враскачку – тоже не проблема. Написание базового алгоритма займет две-три недели, далее останется адаптировать его к разным типам машин.

Интересный способ ориентации беспилотников зимой придумали в Массачусетском технологическом институте. Датчику GPS, который определяет общее положение

машины, помогает почвопроникающий георадар (LGPR). Он излучает электромагнитные волны вниз и составляет карту для находящихся под землей объектов, например корням и камням.

Три года без потерпевших

Беспилотники «буксуют» не из-за снега, а из-за отсутствия законодательной базы. Сейчас, например, в случае ДТП с человеческими жертвами, случившегося из-за использования автопилота, его разработчик полностью несет всю ответственность. Это предусмотрено постановлением правительства № 1415 от 26 ноября 2018 года. Под ответственностью понимается не уголовное наказание, а выплата страховки в размере 1 млн рублей.

«Данный эксперимент будет проходить до марта 2021 года. В дальнейшем необходима более детальная проработка данного законодательства», – прокомментировал Ярослав Федосеев. По его словам, **Минтранс** работает над правовым урегулированием данного вопроса, но пока все находится в подвешенном состоянии. Не готова и дорожная инфраструктура.

«Ё-мобиль» и смена приоритетов

Под вопросом и коммерческое использование беспилотников: ни в одной стране мира они пока не зарекомендовали себя с точки зрения экономической эффективности. Научить робомобиль хорошо ориентироваться в пространстве – это очень дорого.

«Стоимость лидара с коротким расстоянием, 30–40 м, начинается от \$10 тыс. А полный обвес с лидарами и вычислительными блоками может достигать от \$200 тыс. до \$500 тыс.», – рассказал «Известиям» Юрий Минкин. Возможно, робомобили не будут иметь успеха на дорогах общего пользования, но у них есть другие перспективные сферы применения.

«Мы склоняемся к тому, что беспилотные технологии будут в первую очередь коммерциализоваться на закрытых складских территориях или, скажем, на уборке территорий, как техника для ЖКХ», – проанализировал ситуацию Ярослав Федосеев.

Есть и другие направления, где технологии автоматизированного управления транспортными средствами могут найти экономически оправданное применение. Так, Cognitive Pilot, совместное предприятие «Сбера» и Cognitive Technologies, приоритетное внимание уделяет именно разработке беспилотных систем управления сельхозтехникой и рельсовым транспортом.

В то же время «Сбер» не планирует отказываться от робомобилей: недавно он приобрел компанию «Ё-инжиниринг». Полученный при разработке гибридного «Ё-мобиля» опыт должен помочь в создании платформы для автономных транспортных средств.

<https://iz.ru/1129139/anastasiia-pisareva/otpusti-baranku-bespilotnye-avtomobili-trebuut-novykh-zakonov>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.03.01; ВАГОНЫ УЕЗЖАЮТ ОТ РЕМОНТОВ; ВАГОНОРЕМОНТНЫЙ РЫНОК УПАЛ ПОЧТИ НА 15% В 2020 ГОДУ

Профицит подвижного состава на сети, снижение погрузки и доходности оперирования негативно сказались на вагоноремонтном рынке: в 2020 году объем плановых ремонтов сократился примерно на 13% и продолжает падать в 2021 году. Цена также снизилась, на 5–15%, следует из данных клиентов вагоноремонтных предприятий. Однако рост цен на металл, выражающийся в увеличении стоимости комплектующих, а также запрет импорта украинских железнодорожных колес могут развернуть этот тренд.

Объем плановых ремонтов на сети ОАО РЖД в 2020 году составил 383,3 тыс. вагонов, следует из обзора «Infoline-Аналитики». Это на 12,7% меньше, чем в 2019 году. Источник, знакомый с итоговой статистикой по вагоноремонтам, подтверждает размер спада (12,6%), называя другую итоговую цифру – 379,8 тыс. единиц.

Доля ОАО РЖД на рынке плановых ремонтов с продажей ВРК-3 (см. “Ъ” от 4 октября 2019 года) и ВРК-2 (см. “Ъ” от 19 июня 2020 года) закономерно сократилась: если в 2019 году она составляла около 54,5%, то к концу 2020 года снизилась до 21% и продолжила сокращаться в новом году, составив по итогам января чуть более 18%. Из данных «Infoline-Аналитики» следует, что показатели оставшейся в контуре ОАО РЖД ВРК-1 сокращались наиболее резко – на 24,4% в 2020 году, тогда как объемы частных ВРК-2 (принадлежит Новой вагоноремонтной компании, НВК) и ВРК-3 (у Объединенной металлургической компании, ОМК) упали на 13,4% и 3,9% соответственно. В ОАО РЖД и ВРК цифры не комментируют.

Источник, знакомый с ситуацией, говорит, что по итогам января объем ремонтов продолжает сокращаться – относительно января 2020 года он упал на 2,5%, до 31 тыс. единиц, относительно января 2019 года – на 11,3%. По его словам, средняя цена ремонта относительно 2019 года также упала – примерно на 15%. По оценкам компаний, входящих в Союз операторов железнодорожного транспорта, снижение цены составило от 5% до 15%.

Цена ремонта вагона состоит из нескольких элементов: ремонтных работ, включающих накладные расходы, стоимости расходных деталей, стоимости крупного вагонного литья и колесных пар, говорит собеседник “Ъ” среди операторов. В стоимости работ, отмечает он, можно добиваться экономии, например улучшая технологию, повышая квалификацию персонала, расширяя региональную сеть. А вот стоимость расходных материалов сейчас выросла по причине увеличения цен на металл. Стоимость колеса пока зафиксировалась, но не факт, что запрет ввоза украинского колеса (см. “Ъ” от 9 февраля) не приведет к еще одной волне дефицита и спекулятивному росту цены, говорит собеседник “Ъ” на рынке. Существует и тренд повышения стоимости деталей для инновационных вагонов (до 50%), подхваченный изготовителями под прикрытием роста цен на металл, добавляет другой собеседник “Ъ”.

В 2020 году рынок вагоноремонта более чем на 80% стал частным, отмечает президент группы «Новотранс» (16% на рынке вагоноремонта) Константин Гончаров. «К сожалению, эта трансформация произошла на фоне пониженного спроса на услуги депо, обусловленного экономической ситуацией в целом и сокращением объемов перевозок в частности», – говорит топ-менеджер. По его словам, из-за обострения ценовой конкуренции, демпинга и соответствующего падения качества ремонтов 95% операторов сегодня контролируют и обеспечивают ремонты силами собственных специалистов либо просто отставляют подвижной состав до лучших времен.

По мнению господина Гончарова, выходом мог бы стать «механизм сервисного содержания с расширенной гарантией», который и ввел «Новотранс», когда клиент договаривается с предприятием на определенный срок, а оно берет на себя взаимодействие с ОАО РЖД, включая текущие отцепочные ремонты. Операторы с 30 тыс. вагонов в парке, полагает он, смогут за полгода сэкономить до 150 млн руб., флагманы рынка – до 500 млн руб.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров считает, что 2021 год будет для вагоноремонтных предприятий очень непростым, поскольку мощности с низкой загрузкой будут уходить с рынка медленно. Цены на комплектующие из-за роста цен на металл вырастут, а ценовое давление со стороны операторов, у которых снизились доходы, будет сохраняться, в частности, НВК после покупки ВРК-2 снизила цены на ремонты, вынуждая к этому и другие вагоноремонтные предприятия.

Выходом, на взгляд эксперта, могут стать развитие бизнеса вагонно-колесных мастерских (для таких вертикально интегрированных игроков, как ОМК на своих ремонтных активах или Evraz в партнерстве с «Гарант Рейл Сервисом»), развитие предложения гарантийных сервисов, как делает «Новотранс», а также закрытие незагруженных неэффективных мощностей.

НЕЗАВИСИМАЯ ГАЗЕТА; АНАСТАСИЯ БАШКАТОВА; 2021.03.01; РОССИЙСКИЕ ДОРОГИ БЬЮТ РЕКОРДЫ СТОИМОСТИ; РАСХОДЫ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ОДНОГО КИЛОМЕТРА ТРАССЫ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ГОДА МОГУТ ПОДСКАКИВАТЬ В РАЗЫ

Правительство дополнительно выделит на улучшение транспортной инфраструктуры 100 млрд руб., сообщил **Минтранс**. Судя по его данным, стоимость возведения 1 км автодорог в РФ может по годам отличаться в разы – от 18 млн до 49 млн руб. У таких колебаний есть объективные причины, считают в **Росавтодоре**. В Счетной палате указывают на недостатки проектно-сметной документации, ведущие к увеличению расходов. Во сколько обошелся ввод в строй 1 км автодорог в пандемийном 2020 году, ведомства объявят лишь примерно через год. Судя же по цифрам, которые обсуждались на совещании у президента, стоимость строительства, реконструкции и ремонта 1 км могла достигать в прошлом году 75 млн руб.

На строительство и улучшение дорожной сети в российских регионах дополнительно выделяют 100 млрд руб., сообщает **Минтранс**. Дополнительные средства на развитие дорог планируется направить в 69 регионов. В 2021 году, как сообщил **вице-премьер Марат Хуснуллин**, будет отремонтировано более 6 тыс. км федеральных автодорог и не менее 15 тыс. км региональных, также планируется построить 1,2 тыс. км новых дорог.

Выделение дополнительных денег на инфраструктуру – для Минфина вопрос, судя по всему, болезненный. Как уже пояснял глава Минфина Антон Силуанов, в последнее время бизнес-модели инфраструктурных проектов «не очень хорошо складывались»: не все платные участки окупались в тех объемах, которые ожидались. Министр призывал лучше планировать и отмечал, что «мы все время все дороги строим за счет бюджета – это же никаких ресурсов не хватает» (см. «НГ» от 13.01.21).

Сторонники стимулирования инвестиций, однако, указывают на существенную отдачу от вложений: потраченные средства начинают работать на экономику. Как говорил **вице-премьер Марат Хуснуллин**, «в прошлом году мы выделяли дополнительные средства на дорожное строительство, и это позволило достичь лучших результатов по сравнению с 2019 годом, несмотря на пандемию коронавируса».

В пресс-службе Минтранса сообщили «НГ» об очень успешном завершении 2020 года. «После реконструкции и строительства введено в эксплуатацию 915 км федеральных автодорог. Это один из самых высоких показателей за последние годы. Отремонтировано 7775 км, – ответили в ведомстве Виталия Савельева. – На региональной дорожной сети построено и реконструировано 1700 км, отремонтировано 16 тыс. км дорог».

Помимо инвестиционной окупаемости есть еще одна немаловажная тема – стоимость строительства, ее обоснованность. Судя по докладом **Минтранса** за последние шесть лет (в основе которых в том числе данные **Росавтодора**), средняя стоимость строительства 1 км одной полосы движения в целом по сети дорог в РФ могла меняться в разные годы в разы: от 18-19 млн до 48-49 млн руб. Например, самая высокая стоимость была зафиксирована в 2014 и 2019 годах, а наиболее скромные показатели – в 2017 и 2018 годах.

В пресс-службе Росавтодора перечислили факторы, которые могут варьироваться год от года и, следовательно, менять итоговый показатель стоимости.

Это категории возводимых в анализируемый период дорог («к примеру, количество объектов V категории в 2017 и 2018 годах значительно отличается от других периодов»), продолжительность проведения работ («на некоторых объектах она может достигать нескольких лет, что, в свою очередь, приводит к неоднородности сдачи по годам»),

индивидуальные особенности объектов строительства. Также **Росавтодор** напомнил, что на стоимость строительства, реконструкции, ремонта влияют рельеф местности, природно-климатические условия, наличие застройки, цена строительных материалов. В агентстве напоминают: Россия разделена на пять дорожно-климатических зон, в которых условия и стоимость строительства значительно отличаются, примерно 60% территории – зона залегания мерзлого грунта. «Изменения в стоимости 1 км дорог связаны в том числе с изменением межремонтных сроков и новыми требованиями к качеству дорожной одежды», – добавили в **Росавтодоре**. Чем качественнее новые дороги, тем меньше издержки, связанные с ремонтом.

Эксперты считают официальные объяснения вполне убедительными, но добавляют к ним свои версии. «Могу предположить, что на цену влияет та же инфляция, скачки курса валют, поскольку от этого зависят стоимость и доставка тех или иных материалов», – отметил член генсовета «Деловой России» Алексей Кучмин. Кроме того, как обращает внимание член генсовета «Деловой России» Алим Бишенов, стоимость зависит от подрядчиков и от того, как рассчитывались сметы на возведение полотен.

«Ранее по итогам контрольных мероприятий Счетная палата отмечала недостатки проектно-сметной документации (или ее отсутствие), что приводит к дополнительным расходам федерального бюджета», – сообщили при этом «НГ» в **пресс-службе** Счетной палаты.

Ведомства пока не готовы ответить, во сколько в среднем обошлось строительство 1 км автодорог в целом по стране в пандемийном году. «Публикация доклада по 2020 году ориентировочно состоится в начале 2022 года», – пояснила **пресс-служба Росавтодора**. Сейчас можно лишь пытаться предварительно и приблизительно оценить эту стоимость.

Например, отчитываясь о дорожном строительстве, **Марат Хуснуллин** сообщал на совещании президента с членами правительства, что кассовое исполнение по федеральным средствам выросло с 95% в 2019 году до 99,1% в 2020-м: «Освоили свыше 880 млрд руб., а с учетом бюджетов субъектов это сумма более 2 трлн руб.».

Итак, совокупно 2 трлн руб. при реконструированных, построенных и отремонтированных по всей стране более чем 26 тыс. км – это оценочно около 75 млн руб. за 1 км введенных в строй и усовершенствованных дорог.

Мнения экспертов о ситуации в 2020-м разделились. «Можно предположить, что в 2020 году себестоимость окажется еще выше, поскольку на этот год пришлась основная часть строительства ЦКАД», – считает аналитик компании «Финам» Алексей Калачев.

«Можно предположить, что стоимость строительства в 2020 году вряд ли будет заметно расходиться с данными за 2019 год. Отягчающим фактором, влияющим на цену, очевидно, мог стать и коронавирус, – продолжает Бишенов. – Среди ключевых дорожных строек в 2020 году можно привести в пример ЦКАД, а также поэтапное строительство трассы «Таврида» в Крыму. Это два крупнейших объекта, которые отличаются повышенной сложностью возводимости».

«В 2020 году стоимость дорог не должна превысить показатели предыдущего года, – полагает, однако, завкафедрой Российского экономического университета им. Плеханова Дмитрий Завьялов. – Во-первых, не было новых дорогостоящих проектов. Во-вторых, отдельные регионы не полностью освоили бюджеты, выделенные на дорожное строительство».

https://www.ng.ru/economics/2021-02-28/1_8091_road.html

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2021.03.01; УТИЛЬСБОР МЕДЛИТ С ПОВЫШЕНИЕМ; «РОССПЕЦМАШ» ПРЕДЛОЖИЛ ВЛАСТЯМ ВЕСТИ МОНИТОРИНГ ЦЕН НА СПЕЦТЕХНИКУ

Лобби российских машиностроителей «Росспецмаш» предложило правительству ввести мониторинг цен на спецтехнику, чтобы доказать необоснованность претензий к решению о росте утильсбора. Дело в том, что намеченная на февраль индексация сбора до трех раз, по данным “Ъ”, затормозилась после целого ряда жалоб представителей других индустрий, от строительства до логистики. По мнению аналитиков, если правительство и решит ввести подобный мониторинг, то лишь в отношении потребительского сегмента – снегоходов и вездеходов.

Ассоциация «Росспецмаш» (лобби отечественных машиностроителей) предложила премьеру **Михаилу Мишустину** и **вице-премьеру** Юрию Борисову внедрить мониторинг цен на специализированную технику и анализ наполненности рынка для снижения негативного фона вокруг повышения утильсбора, говорится в письме от 26 февраля (есть у “Ъ”). В ассоциации предлагают вести мониторинг только по тем сегментам рынка, которые «вызывают наибольшие сомнения», и ограничить его срок одним годом, чтобы не допустить дефицита техники. Аналогичная идея предлагалась при введении утильсбора на полуприцепы, сообщили “Ъ” в «Росспецмаше». Между тем их российское производство последние годы росло, цены резко не повышались, весь спрос удовлетворен (см. “Ъ” от 15 февраля). В ассоциации не стали уточнять, на какие именно сегменты рынка она предлагает распространить ценовой мониторинг. В целом рост утильсбора выгоден российским машиностроителям, поскольку сделает продукцию их зарубежных конкурентов дороже для потребителя.

Обращение «Росспецмаша» стало реакцией на многочисленные жалобы в правительство со стороны импортеров и дилеров спец- и сельхозтехники, аграриев, а также других отраслевых ассоциаций и тех российских производителей, у которых возникают проблемы с доступом к компенсациям утильсбора (что ставит их в равные условия с импортом). В основном в этих обращениях говорилось о рисках роста цен на технику на 15–20%, что по цепочке может сказаться на стоимости продукции аграриев, а также работ, проводимых с помощью спецтехники, в том числе **дорожного нацпроекта**. Речь также шла о том, что в некоторых сегментах, где предлагается кратный рост утильсбора, отечественная техника не выпускается вообще или в незначительном количестве – например, в случае асфальтоукладчиков. Также общей претензией было то, что Минпромторг, по мнению многих участников рынка, уклонился от какого-либо обсуждения с ними этой инициативы (см. “Ъ” от 4, 9 и 11 февраля).

Кроме того, хотя в основном повышение утильсбора отразится на стоимости техники для крупного и среднего бизнеса – добывающих, производственных и логистических компаниях, – оно затронет и технику для частного пользования. К ней относятся снегоходы, вездеходы и квадроциклы, для наиболее мощных моделей которых предполагается повысить сбор на 140–180%.

Поток жалоб на рост утильсбора привел к тому, что принятие решения затормозилось, говорят собеседники “Ъ”. В Минпромторге “Ъ” сказали, что в феврале внесли проект соответствующего постановления в правительство. Один из источников “Ъ” говорит, что проект завис в аппарате правительства. Но и вопрос о корректировке параметров повышения пока также не обсуждается.

«Росспецмаш» в письме отмечает, что «в связи с чувствительностью документа, сильным присутствием западного лобби в виде ассоциаций и агентов влияния, низкой потребительской грамотностью, в публичной и окол властной сфере набирает обороты кампания против принятия повышения утильсбора, основанная на искаженных, зачастую ложных предпосылках». В «Росспецмаше» считают, что за четыре года действия утильсбора доля российской техники на рынке выросла, совокупные затраты на

приобретение единицы техники упали, а рост рынка происходит за счет увеличения потребления.

Дмитрий Бабанский из SBS Consulting отмечает, что предложение ввести мониторинг выглядит логично на фоне опасений роста цен, которые высказывают отдельные ассоциации и игроки рынка. При этом он поясняет, что рост цен, вероятно, будет отслеживаться только там, где может привести к ущербу физлицам напрямую. Эксперт также напоминает, что рост утильсбора необязательно приведет к снижению покупок импортной техники во всех сегментах, поскольку для дорогой техники эластичность спроса по цене традиционно ниже.

<https://www.kommersant.ru/doc/4710630>

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.28.02; ВЛАДИМИРСКАЯ ОБЛАСТЬ УДВОИТ КОЛИЧЕСТВО КАМЕР НА ДОРОГАХ

Власти Владимирской области намерены за счет **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в 2,5 раза увеличить количество камер фото–видеофиксации на дорогах – до 133, рассказали в департаменте региональной политики области.

К концу текущего года на двух региональных автомобильных дорогах и в городах Александров, Гусь-Хрустальный, Камешково, Киржач, Ковров, Покров, Собинка и Струнино появятся новые комплексы фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения. Камеры поставят на самых опасных и аварийных участках, список которых согласован с ГИБДД.

За 2020 года автоматическими стационарными комплексами фотовидеофиксации во Владимирской области выявлено более 1,5 млн нарушений. На автодорогах региона благодаря этим комплексам удалось ликвидировать 18 очагов аварийности.

<https://национальныепроекты.рф/news/vladimirskaya-oblast-udvoit-kolichestvo-kamer-na-dorogakh>

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.28.02; ОБЪЕЗДНАЯ МАГИСТРАЛЬ В ЙОШКАР-ОЛЕ РАЗГРУЗИТ ДОРОГИ ДЛЯ 80 ТЫС. ЧЕЛОВЕК

Новая объездная магистральная дорога в Йошкар-Оле позволит улучшить транспортную доступность между жилой и промышленной частями города для 80 тыс. человек – это примерно треть населения города. Строительство дороги идет в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»**, сообщили ТАСС в Министерстве промышленности, экономического развития и торговли Марий Эл.

Ранее ТАСС со ссылкой на **вице-преьера Марата Хуснуллина** сообщал, что в этом году российские регионы получат дополнительные 73 млрд рублей на строительство конкретных дорожных объектов в 2021-2022 годах в 45 регионах. В их число входит строительство магистральной улицы в Йошкар-Оле.

«Ведутся работы по строительству особо важного для социально-экономического развития республики объекта «Строительство магистральной улицы в створе улицы Кирова и улицы Строителей в Йошкар-Оле». Реализация проекта позволит улучшить транспортную доступность для 80 тыс. человек между жилой и промышленной зонами города», – сказано в ответе на запрос агентства.

В министерстве уточнили, что новая объездная дорога позволит вывести из центральной части Йошкар-Олы транзитный транспорт. Планируется, что дорога будет с четырехполосным движением, а ее протяженность составит 4 км.

<https://национальныепроекты.рф/news/obezdnaya-magistral-v-yoshkar-ole-razgruzit-dorogi-dlya-80-tys-chelovek>

РИА НОВОСТИ; 2021.26.02; АДЫГЕЯ ПОЛУЧИТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ 3,5 МИЛЛИАРДА РУБЛЕЙ НА ДОРОЖНЫЕ ПРОЕКТЫ

Адыгея получит дополнительные 3,5 миллиарда рублей на строительство развязки на автодороге Энем – Новобжегокай и обхода Майкопа, сообщает **пресс-служба** главы республики Мурата Кумпилова.

В конце декабря минувшего года сообщалось о распределении средств межбюджетных трансфертов в федеральном бюджете на два крупных дорожных объекта в республике. По данным властей Адыгеи, на строительство транспортной развязки на автодороге Энем – Новобжегокай на 2021-2023 годы было выделено 800 миллионов рублей, на строительство дороги в обход Майкопа – 1,4 миллиарда рублей на 2023 год.

«Теперь Адыгее выделены дополнительные средства на строительство этих масштабных объектов... на 2021-2022 годы 3,47 миллиарда рублей», – сообщила **пресс-служба** главы республики. Отмечается, что соответствующее решение правительство РФ приняло в четверг после одобрения комиссией Федерального Собрания РФ по перераспределению бюджетных ассигнований при поддержке депутата Государственной думы от республики Адыгея Владислава Резника («Единая Россия»).

«Решение правительства РФ о выделении дополнительных средств позволит ускорить строительство объектов дорожной инфраструктуры Адыгеи, которые имеют серьезнейшее значение в масштабах не только региона, но и всей страны», – цитирует Кумпилова его **пресс-служба**. Глава республики также отметил, что в минувшем году в Адыгее были завершены все намеченные объекты в рамках дорожного **нацпроекта**, а кроме того, с опережением графика 2021 года отремонтировано 10 участков автодорог.

<https://ria.ru/20210226/adygeya-1599080049.html>

ИНТЕРФАКС; 2021.26.02; ПОЧТИ 2,5 МЛРД РУБЛЕЙ ВЫДЕЛЯТ НА РЕМОНТ ДОРОГ В АМУРСКОЙ ОБЛАСТИ В 2021 ГОДУ

Около 70 км дорог планируется отремонтировать в Амурской области в рамках проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД) в 2021 году, что в 2,5 раза больше прошлогодних показателей, сообщил журналистам глава регионального **Минтранса** Александр Зеленин.

«Работы запланированы на 23 объектах, из которых семь – благовещенская агломерация, 16 – региональные дороги. Финансирование составляет почти 2,5 млрд рублей, из которых 1,5 млрд рублей – федеральные средства, остальное – областной бюджет. (...) В этом году мы планируем в рамках БКАД практически 70 км дорог, из которых 59 км – региональная сеть, 11 км – благовещенская агломерация. Это почти в 2,5 раза больше, чем в прошлом», – отметил министр.

В прошлом году работы проводились на 20 объектах, из которых только четыре – дороги регионального значения (7 км), остальные – благовещенская агломерация (21 км). Объем финансирования в 2020 году составил 1 млрд 239 млн рублей, из которых 787 млн – средства федерального бюджета, 452 млн рублей – областной бюджет.

«С 2022 по 2024 годы нам предусмотрено федеральное финансирование около 3,8 млрд рублей. Мы сейчас работаем с **министерством транспорта России**, чтобы привлечь средства уже в текущем году», – сообщил Зеленин.

Почти 70% федеральных средств в текущем году пойдут на автодорогу Благовещенск – Свободный (с 47 по 63 км). Как отмечают в министерстве, это сложный объект в непростом рельефе. Уже заключены контракты до 2024 года, в прошлом году был дан старт ремонтным работам. Власти Приамурья, оценивая темпы дорожников, рассчитывают, что подрядчик сможет завершить реконструкцию раньше срока – в конце следующего года.

К загруженным относится также дорога Благовещенск-Гомелевка. Заключены контракты на ремонт трех участков этой дороги общей протяженностью около 10 км. За счет

лимитов будущего года планируется выполнить ремонт от села Толстовка до села Придорожное (с 27 по 54 км).

Кроме того, будут проведены ремонты на дорогах в 11 населенных пунктах, через которые проходят региональные трассы.

Как сообщалось, губернатор Василий Орлов, выступая в Совете Федерации в рамках Дней субъекта, отметил, что Амурской области необходимо 12 млрд рублей для приведения сети региональных дорог в нормативное состояние. Регион не получил средства на ремонт в рамках **нацпроекта** из-за несоответствия «бумажных» показателей с реальным состоянием дорог.

«При формировании **нацпроекта** за базовые значения принимались статистические данные за 2017 год, по которым нормативным требованиям соответствовало 75% автодорог области. Это второе место после Москвы. На бумаге у нас были дороги очень хорошие, поэтому Амурская область не попала в **нацпроект**», – пояснил Орлов.

Протяженность региональных дорог составляет 5,7 тыс. километров, из них 4,7 тыс. – в гравийно-грунтовым исполнении. В 2019 году в Приамурье была проведена инструментальная диагностика дорог, которая показала, что доля дорог, которые соответствуют требованиям, составляет 33%.

<https://www.interfax-russia.ru/far-east/main/pochti-2-5-mlrd-rubley-vydelyat-na-remont-dorog-v-amurskoy-oblasti-v-2021-godu>

ТАСС; 2021.26.02; КУРГАНСКАЯ ОБЛАСТЬ ДОПОЛНИТЕЛЬНО ПОЛУЧИТ 260 МЛН РУБ. НА РЕМОНТ ДОРОГ В 2021 ГОДУ

Курганская область дополнительно получит 260 млн рублей на ремонт дорог в 2021 году по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Их направят на ремонт дорог регионального и межмуниципального значения, сообщили в пятницу в **пресс-службе** губернатора.

«Курганской области выделены дополнительные средства из федерального бюджета на строительство и ремонт дорог на 2021 год. Такое решение принято в рамках распределения для субъектов РФ дополнительного финансирования. Средства выделят в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, – говорится в сообщении.

Отмечается, что средства направят на дополнительный ремонт автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения и улично-дорожной сети городских агломераций области. Перечень объектов будет определен позже.

В целом на дорожную кампанию в 2021 году в регионе будет направлено порядка 7 млрд рублей с учетом средств **нацпроекта** и Дорожного фонда.

Ранее в правительстве сообщали, что в 2021 году по **проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** планируют отремонтировать в регионе 300 км дорог межрегионального и межмуниципального значения в 14 районах и 47 км дорог в границах Кургана и Кетовского района, а также несколько других объектов.

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.26.02; В ТРУДНОДОСТУПНОМ РАЙОНЕ ТУВЫ СТРОЯТ МОСТ ЧЕРЕЗ РЕКУ БОЛЬШОЙ ЕНИСЕЙ

В Тоджинском районе Республики Тыва благодаря национальному **проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** идет строительство моста через реку Большой Енисей. Работы проводят на автомобильной дороге Бояровка – Тоора-Хем.

Вопрос обустройства подъездных путей к райцентру стоял остро на протяжении многих лет. Сейчас на дорогу приходится тратить много времени не только жителям, но и спешащим на вызов автомобилям скорой помощи и другому спецтранспорту.

«Мост будет двухполосным, длина – 202,6 м, ширина – 10,7 м. Государственный контракт заключили на 366 млн рублей. Срок завершения объекта – март 2022 года», – рассказал **заместитель министра** дорожно-транспортного комплекса Тувы Шораан Чыргал-оол.

Участок работ расположен в долине реки Большой Енисей вблизи паромной переправы и в 1 км от села Тоора-Хем. Уже возведены массивные опоры на фундаменте из монолитного бетона, ожидается поставка металлоконструкций пролетного строения – оно будет металлическим с покрытием из сталефибробетона. Подходы к мостовому сооружению длиной 400 м спроектированы с дорожной одеждой из щебеночно-песчаной смеси.

<https://национальныепроекты.рф/news/v-trudnodostupnom-rayone-tuvy-stroyat-most-cherez-reku-bolshoy-enisey>

ПРАЙМ; 201.26.02; КАБМИН ВЕРНУЛ В ПРАВКОМИССИЮ ПО ТРАНСПОРТУ ПУМПЯНСКОГО И РАШЕВСКОГО

Кабмин включил в состав правительственной комиссии по транспорту председателя совета директоров «Трубной металлургической компании» (ТМК) Дмитрия Пумпянского, президента «Трансмашхолдинга» (ТМХ) Андрея Бокарева и генерального директора «Еврохима» Владимира Рашевского, говорится в распоряжении на официальном портале правовых актов.

Согласно прежним документам кабмина, Пумпянский и Рашевский ранее уже входили в состав этой правкомиссии, но были исключены.

Новыми членами комиссии также стали: заместители **министра транспорта РФ Кирилл Богданов** и **Василий Десятков**, замглавы ФАС Петр Иванов, директор департамента транспорта правительства РФ Анатолий Мещеряков, гендиректор «Совкомфлота» Игорь Тонковидов.

Этим же распоряжением обновлены должности ряда членов комиссии. Ряд прежних ее участников исключены из состава. В том числе, покинувшие посты первых заместителей главы Минтранса РФ Иннокентий Алафинов и Александр Нерадько, бывший замглавы ФАС Александр Редько, экс-гендиректор Совкомфлота Сергей Франк и др.

Согласно информации на сайте кабмина, правительственная комиссия по транспорту является постоянно действующим органом, осуществляющим координацию деятельности органов исполнительной власти и взаимодействие с представителями предпринимательского сообщества по вопросам разработки и реализации основных направлений государственной политики в сфере развития транспорта в РФ, в том числе в области научной, научно-технической и инновационной деятельности.

Основной задачей комиссии является обеспечение взаимодействия органов исполнительной власти в разработке и реализации основных направлений государственной политики по вопросам, касающимся развития транспорта, увеличения темпов экономического роста, повышения конкурентоспособности услуг в сфере транспорта и качественного изменения структуры экспорта.

ТАСС; 2021.28.02; ЭКСПЕРТ: ОЦЕНКА 38 ГОРОДОВ РФ ПО МЕТОДИКЕ ОЭСР ПОЗВОЛИТ ПЛАНИРОВАТЬ ТРАНСПОРТНУЮ НАГРУЗКУ

Итоги масштабного исследования 38 крупных городов РФ по методике Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) могут сформировать аналитическую основу для планирования транспортной нагрузки в пределах агломераций и составить верное представление о спросе населения, которое может быть использовано для последующего развития торговой инфраструктуры. Такое мнение высказала ТАСС в субботу Екатерина Летуновская, вице-президент аналитической компании Nabitatum.

Ранее в феврале ТАСС сообщал, что результаты первого масштабного исследования городских агломераций РФ по методике ОЭСР, начатого по заказу ДОМ.РФ и Минэкономразвития при экспертной поддержке Центра Россия-ОЭСР Российской академии народного хозяйства и государственной службы (РАНХиГС), будут представлены в конце 2021 года. Они позволят определить функциональные границы 38 крупнейших российских городов и сформировать стандарты их развития с учетом международных методов.

«Городской функциональный ареал, то есть взаимосвязанные территории города и его окружения, которые ежедневно активно посещают люди, часто шире, чем официальные границы города. Поэтому существует потребность в их изучении. Не зная реальной численности людей, которые пользуются услугами города, тяжело планировать транспортные нагрузки и развивать коммерческую и социальную инфраструктуры, кроме того, это незнание может привести к статистическим ошибкам. Также исследование позволит узнать о потенциальном спросе людей и впоследствии удовлетворить его благодаря развитию дополнительной торговой инфраструктуры, и, соответственно, усилить местную экономику и потенциально получать больше поступлений в бюджет», – сказала Летуновская.

Эксперт отметила, что результаты исследования также касаются темы налаживания межмуниципальной кооперации, которая позволяет связанным территориям совместно организовывать решение общих вопросов и распределять нагрузку по тем или иным проектам. По словам Летуновской, в этой сфере существует большой зарубежный опыт: регионы договариваются на различные темы, включая организацию вывоза мусора, работы транспортных маршрутов, работы экстренных и коммунальных служб.

Вице-президент компании Nabidatum также пояснила, что данные операторов мобильной связи, анализ которых, возможно, станет основой исследования по методике ОЭСР, могут дать наиболее полное представление о реальных ежедневных миграционных потоках в пределах агломераций.

«По нашему опыту самым точным методом является применение агрегированных обезличенных данных о реальной мобильности людей, перемещающихся по городскому функциональному ареалу, от сотовых операторов. Если таких данных нет в доступе, то на втором месте будут данные о мобильности из альтернативных источников, например, от транспортных компаний или от GPS-агрегаторов. По часам или по 30-минутным промежуткам можно посмотреть, как меняются потоки людей. Сотовые операторы не нарушают требования о защите персональной информации и используют данные этично и корректно», – рассказала эксперт.

<https://tass.ru/ekonomika/10796623>

ИНТЕРФАКС; 2021.26.02; АРЕСТ ОБВИНЯЕМОГО ПО ДЕЛУ О КРАЖЕ ИЗ «САМОЛЕТА СУДНОГО ДНЯ» В ТАГАНРОГЕ ПРОДЛЕН НА 3 МЕСЯЦА

Суд продлил арест обвиняемому в краже оборудования на сумму более 1 млн рублей с самолета Ил-80 на аэродроме в Таганроге Жоре Хачунцу до июня, сообщила «Интерфаксу» его адвокат Ольга Бояркина.

«Сегодня продлили содержание под стражей до 5 июня. Планируем сегодня же подать апелляционную жалобу на это решение суда», – сказала Бояркина.

Как сообщалось, 7 декабря прошлого года стало известно, что из самолета Ил-80, который находится на аэродроме в Таганроге, похищено оборудование на сумму более 1 млн рублей. ГУ МВД России по Ростовской области возбудило уголовное дело.

По данным источника «Интерфакса», 4 декабря в полицию от представителя Таганрогского авиационного научно-технического комплекса (ТАНТК) им.Бериева поступило заявление о том, что на аэродроме «Таганрог Южный» при осмотре Ил-80,

который с начала 2019 года находится на регламентных работах, обнаружено вскрытие грузового люка и исчезновение порядка 39 блоков и пяти плат радиостанций.

Предполагаемого преступника удалось задержать 4 января, он арестован до 4 марта, ему предъявлено обвинение по п.«б» ч.4. ст.158 УК РФ (кража).

Ъ-ВОЛГА-УРАЛ-ONLINE; КИРИЛЛ АНТОНОВ; 2021.27.02; МЭРИЯ РАСКРЫВАЕТ НОМЕРА; В КАЗАНИ ЗАВЕЛИ 30 ДЕЛ НА ВОДИТЕЛЕЙ, СПРЯТАВШИХ ГОСЗНАКИ НА ПЛАТНЫХ ПАРКОВКАХ

Власти Казани начали штрафовать водителей, которые скрывают госномера припаркованных на платной муниципальной стоянке автомобилей. Как отчиталась мэрия, в отношении таких нарушителей завели первые 30 дел. Фотофиксация стала возможной благодаря установке на парковках стационарных камер, использующих алгоритмы нейросетей. По данным чиновников, теперь водители реже пытаются избежать оплаты. Пока эти комплексы используются в тестовом режиме. Эксперты считают, что нарушителей «необязательно дополнительно наказывать» – достаточно «просто взять плату» и они поймут, что «ухищрения» с сокрытием номеров бесполезны.

Власти Казани составили первые 30 административных дел в отношении водителей, которые снимают со своих автомобилей номера, чтобы избежать штрафов за неоплату муниципальной парковки. Об этом вчера сообщила казанская мэрия, которая тестирует новые стационарные комплексы фотофиксации нарушений.

Речь идет об аппаратах, работающих с использованием алгоритмов нейронных сетей, двух производителей – «Сова-М» белгородской «Фабрики информационных технологий» и «Страж» воронежской компании «Ангелы ай ти». Комплексы позволяют фиксировать номер не только во время нахождения автомобиля на стоянке, но и в сам момент парковки – до того, как водитель успеет прикрыть или снять государственный регистрационный знак. В исполкоме Казани считают, что такая мера должна повысить «эффективность контроля за соблюдением правил пользования муниципальными парковками». О тестовой установке комплексов сообщалось в начале февраля.

Напомним, платные парковки действуют в центре Казани с начала 2015 года. Изначально было организовано около 1 тыс. мест, для чего город брал кредит у республики в размере 36 млн руб. В настоящий момент работают уже более 4 тыс. платных парковочных мест. Цена парковки варьируется от 30 до 100 руб. в час. Оплата за размещение транспорта должна производиться авансовым платежом в течение 15 минут через паркомат, мобильное приложение, смс-сообщение или веб-портал. Контроль оплаты осуществляется автоматически с помощью мобильного комплекса «паркон» (фиксирует наличие автомобиля с тем или иным номером на парковке каждые четверть часа).

Вместе с тем, как отмечала мэрия два года назад, около 10% водителей не платят за парковку, снимая и закрывая номера (штраф составляет 2,5 тыс. руб., но его можно применить, если известны данные автовладельца, без номеров они недоступны). «Заметно увеличилась загруженность муниципальных парковок, при этом участились случаи снятия водителями госномеров со своих автомобилей», – сетовали в мэрии в начале этого года. В исполкоме отмечают, что некоторые автовладельцы «оставляют машины без номеров на целый день». Чиновники вынуждены самостоятельно «проводить работу по очистке номеров» и затем выписывать штрафы владельцам автомобилей. В прошлом году выявлено 15,5 тыс. таких случаев.

Вчера в мэрии подвели итоги первого этапа тестовой эксплуатации новых комплексов с применением технологии нейросетей. «По итогам первого месяца эксперимента нарушители, снимающие номера со своих машин, уже начали получать штрафы по почте. Ежедневно количество зафиксированных подобных нарушений растет», – отмечается в пресс-релизе. При этом в мэрии говорят, что «водители стали чаще платить за

муниципальную парковку в зонах, где ранее фиксировался рост количества автомобилей без номеров и наблюдалось падение платежей».

На втором этапе теста, который будут проводить в течение марта, власти намерены установить дополнительные камеры. Эксперимента рассчитывают продолжить до мая. «По итогам тестирования стационарных комплексов фотовидеофиксации будет принято решение о целесообразности их дальнейшего использования», – ранее указывали в мэрии. Отметим, что в 2019 году мэр Казани Ильсур Метшин предлагал установить наказание для водителей, паркующих автомобили со снятыми или нечитаемыми номерами. Он направил в **Минтранс** просьбу «о возможности выхода с инициативой в Госдуму по внесению изменений в КоАП РФ». Предлагалось распространить действующий штраф за управление автомобилем без госномера (ст. 12.2 КоАП РФ) на все случаи «эксплуатации» транспортного средства, включая «оставление на улично-дорожной сети под запрещающими дорожными знаками и на платных парковках». Правда, тогда **глава Минтранса РФ** Евгений Дитрих отреагировал на инициативу осторожно, посчитав важным, чтобы «ужесточение требований не ударило каким-то способом по законопослушным пользователям».

Вместе с тем в этом году глава МВД по Татарстану Артем Хохорин сообщил, что исполком Казани подготовил схожие изменения в КоАП Татарстана, и министерство проект поддержало. При этом он отметил, что вопрос эвакуации машин без номеров с парковок необходимо решать на федеральном уровне.

«Правила дорожного движения требуют от водителя читаемость номера только во время движения. За преднамеренное сокрытие номеров водитель несет ответственность. Однако на платную парковку эти правила не распространяются», – сказал «Ъ» депутат Госдумы, глава межрегиональной общественной организации автомобилистов «Свобода выбора» Вячеслав Лысаков. По его словам, по федеральному законодательству, «водитель может поставить машину и снять номер, чтобы подкрасить, помыть».

Вместе с тем депутат не исключает, что специальные правила для платной парковки могут быть установлены на региональном уровне. «Здесь речь идет не о движении, а о гражданско-правовых отношениях между владельцем автомобиля и той организацией, которой принадлежит участок земли. В ПДД нет смысла вписывать эти отношения, но вполне можно прописать в нормативно-правовых актах на местном уровне», – добавил он. Господин Лысаков согласен, что «если эта аппаратура зафиксировала, что человек закрывает знак, чтобы избежать оплаты, то, конечно, с него надо взыскать плату». «При этом даже необязательно его дополнительно наказывать, а просто взять плату. Когда водители поймут, что эти ухищрения не работают, то соответственно и сократятся попытки обмануть администрацию города, в бюджет которой эти деньги идут», – заключил эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4710501>

ИЗВЕСТИЯ; ИВАН ПЕТРОВ; 2021.03.01; ШЕР, НЕ ЛАЙК: ПОЧЕМУ ГОРОЖАНЕ НЕДОВОЛЬНЫ КЛИЕНТАМИ КАРШЕРИНГА; ПОЛЬЗОВАТЕЛИ БРОСАЮТ ПРОКАТНЫЕ АВТО В НЕПОЛОЖЕННЫХ МЕСТАХ

Демократичный и во многом удобный каршеринг часто становится объектом критики в соцсетях. Жители мегаполисов, как правило, не имеют ничего против самой идеи наемных авто, но жалуются на шум от неисправной сигнализации, неумелую парковку, мешающую не только жильцам домов, но и экстренным службам. Что делать, когда каршеринговая машина становится поводом для беспокойства, выяснили «Известия».

Ночные бдения

Неизвестный пользователь, оставивший под окнами квартиры москвички Юлии Ермаковой в Погонном проезде прокатную машину, лишил молодую мать сна на

несколько дней. Дело в том, что сигнализация каршеринговой «Лады» срабатывает по несколько раз за ночь, а Ермакова живет на первом этаже.

«Дистанционно свои «Лады» сервис отключить не может и «направляет контрагентов», которые едут по три часа», – написала в соцсети измученная женщина. В итоге она смогла решить проблему самостоятельно, но для этого ей потребовалось... стать клиентом компании. Зарегистрировавшись в сервисе, она стала самостоятельно перепарковывать злополучную машину.

«Известия» связались с Ермаковой, чтобы выяснить подробности.

– Вой стоит на всю квартиру, так что видео, снятое мной, не передает всего масштаба проблемы. Я писала в службу поддержки каршеринга, но оперативно решить проблему никто не может. Сказали, что выслали специалиста, – рассказала она.

Стоит напомнить, что в соответствии со столичным законом «О соблюдении покоя граждан и тишины в городе Москве» использование звуковых сигналов охранной сигнализации автомобилей, нарушающее покой граждан, является правонарушением. Обратиться в Роспотребнадзор можно через форму на сайте правительства Москвы.

Увязли в снегах

Настоящей бедой в период недавних обильных снегопадов стали брошенные в самых неподходящих местах машины каршеринга. Если личный транспорт хозяин вряд ли бросит в сугробе, то ждать такой заботы о наемной машине от клиента сервиса не приходится. В интернет-сообществе «Типичный каршеринг» выложены фотографии брошенных где попало прокатных авто.

Конечно, экстремальный снегопад можно считать и форс-мажорным обстоятельством. Но многие горожане утверждают, что компании не всегда делают все возможное, чтобы эвакуировать свою технику своевременно даже при наличии такой возможности. Несколькими фото с шеринговыми «подснежниками» с «Известиями» поделился москвич Павел С. По его словам, машины простояли в таком виде несколько дней.

На что жалуетесь

В каршеринговых компаниях знают о проблемах и пытаются реагировать на жалобы граждан. Впрочем, подходы разнятся.

В **пресс-службе** компании «Делимобиль» сообщили, что чаще всего жалобы поступают на неправильную парковку и на нарушения ПДД, а вот на шум от автомобилей нареканий не было никогда.

– Во время недавнего снегопада все автомобили, не только каршеринговые, оказались в тяжелых условиях. Сложно было выехать из дворов, найти место для парковки, так как спецтехника не успевала расчищать дороги. Компания вывела дополнительные смены механиков и часть офисных сотрудников, которые работали круглосуточно, пытаясь в первую очередь помочь застрявшим клиентам и оперативно реагируя на звонки очевидцев, что та или иная машина мешает движению. Всего за выходные из снежного плена было освобождено более 1500 автомобилей, – пояснили в **пресс-службе** компании.

В конце прошлого года «Известия» писали о том, что этот сервис ввел штрафные санкции для своих клиентов, которые бросают машины на тротуаре, детских площадках, перекрывают проезд. Жалобы принимаются в специальном приложении, по электронной почте и по телефону в городах присутствия компании. Злостных нарушителей, которые откажутся исправить свою оплошность, компания штрафует на 3 тыс. рублей. Впрочем, в фирме оговорились, что это крайняя мера. Помимо этого сервис предусматривает рейтинг водителей, который в том числе зависит от его манеры парковаться. В итоге, если человек привык уважать других участников движения, его тариф на поездку меньше.

Алгоритм реагирования на жалобы граждан о проблемах, связанных с эксплуатацией сервисных автомобилей, предусмотрен и в компании BelkaCar.

– Такие сигналы поступают нечасто, и они, как правило, связаны с некорректно припаркованными авто. Сразу после получения жалобы задачу берет в работу техслужба.

При этом, если машина мешает проезду, создается задача с высоким приоритетом. Это означает, что на место незамедлительно выезжает наш технический специалист, чтобы убрать автомобиль с проезжей части. Если водитель бросает машину вне парковочной зоны или в месте, где она препятствует проезду, то, согласно договору, водителю выставляется штраф, – пояснили в **пресс-службе** компании в ответ на запрос «Известий». Сервисы «Яндекс.Драйв» и RENTMEE не ответили на запросы «Известий».

Суду все ясно

По словам члена Ассоциации юристов России Артема Коростелева, юридическая практика говорит о том, что в конечном итоге за нарушения законодательства будут нести ответственность пользователи сервиса, виновные в правонарушении.

– Вопрос ответственности пользователей каршеринга стоит очень остро. Здесь следует обратить внимание, что в отношении по данному договору аренды транспортного средства существуют определенные санкции, применяемые к пользователям сервиса. Штрафы устанавливаются и за парковку на газоне, и за эвакуацию, и за причинение ущерба машине, и за повреждение оборудования. При этом существует и положительная судебная практика по взысканию административных штрафов с клиентов сервисами каршеринга, то есть сервис вправе списывать суммы штрафов со счета клиента, указанного в приложении, но не выше возмещения убытков.

Граждане, не вступавшие в правоотношения с сервисом, но полагающие, что их права нарушены в результате действий третьих лиц, использовавших машины каршеринга, могут пожаловаться в компанию-владельца. Если же это не даст искомого эффекта, надо обращаться к помощи контролирующих органов.

– Обратиться с жалобой на неправильную парковку, иное нарушение можно по телефону, сообщив все необходимые данные. Уже после принятия мер органами каршеринг взыщет убытки с клиента, – уточнил юрист.

<https://iz.ru/1129510/ivan-petrov/sher-ne-laik-pochemu-gorozhane-nedovolny-klientami-karsheringa>

РИА НОВОСТИ; 2021.03.01; В ПДД ПОЯВИЛСЯ НОВЫЙ ДОРОЖНЫЙ ЗНАК ДЛЯ ОБОЗНАЧЕНИЯ КАМЕР

Новый дорожный знак «Фотовидеофиксация» появился в России, соответствующее постановление правительства вступило в силу 1 марта 2021 года.

Новый знак заменит уже существующий и сможет применяться самостоятельно, тогда как старый устанавливался вместе с другими знаками или со светофорами. Действие старого знака утратит силу с 1 сентября.

Знак 6.22 «Фотовидеофиксация» обозначает места возможного применения работающих в автоматическом режиме стационарных или передвижных специальных технических средств с функцией фото– и киносъемки, а также видеозаписи для фиксации нарушений правил дорожного движения.

Вне населенного пункта он должен устанавливаться в 150-300 метрах от зоны контроля стационарных или передвижных видеокамер, в населенном пункте – со знаками 5.23.1 и 5.23.2 и 5.25 («Начало населенного пункта»).

<https://ria.ru/20210301/znak-1599362309.html>

РИА НОВОСТИ; 2021.26.02; ВОЛОДИН ОЦЕНИЛ ВАЖНОСТЬ ЗАПРЕТА ВЫСАЖИВАТЬ ДЕТЕЙ-БЕЗБИЛЕТНИКОВ

Председатель Госдумы Вячеслав Володин назвал закон о запрете высаживать из транспорта детей-безбилетников наиболее важным из принятых в феврале.

«Важный закон о запрете высаживать детей-безбилетников до 16 лет из общественного транспорта. На федеральном уровне теперь четко определено: требование, что пассажир, не оплативший проезд, обязан выйти на ближайшей остановке, не будет распространяться

на детей до 16 лет, которые едут без сопровождения взрослых. Оставлять ребенка из-за неоплаченного проезда одного на дороге – недопустимо. Это создает угрозу его жизни и здоровью», – приводятся слова Володина на сайте Госдумы.

<https://ria.ru/20210226/deti-1599041577.html>

ТАСС; 2021.26.02; ОНФ ПРЕДЛАГАЕТ СДЕЛАТЬ ТЕХОСМОТР ДОБРОВОЛЬНЫМ ДЛЯ НЕКОТОРЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Активисты Общероссийского народного фронта (ОНФ) предлагают сделать техосмотр добровольным для некоторых автомашин. Об этом сообщила ТАСС в пятницу **пресс-служба** движения.

«ОНФ предлагает изменить систему технического осмотра транспорта. Правительству рекомендуется рассмотреть возможность установления добровольного характера прохождения техосмотра для легковых автомобилей, принадлежащих физическим лицам и используемых в личных целях, и разрешить оформление полиса ОСАГО без диагностической карты», – говорится в сообщении.

В **пресс-службе** уточнили, что автовладельцам (физическим лицам) нужно предоставить выбор: проходить ТО или заплатить повышающий коэффициент за полис ОСАГО.

Также «ОНФ просит рассмотреть возможность наделить ГИБДД полномочиями по оперативному контролю состояния транспорта, предоставив ей дополнительные полномочия по запрету эксплуатации неисправных автомобилей (при выявлении дефектов шин и дисков, световых приборов, конструктивных изменениях)», – отмечается в пресс-релизе.

По словам руководителя рабочей группы ОНФ «Защита прав автомобилистов» Петра Шкуматова, основными неисправностями, которые приводят к авариям, являются проблемы с шинами и дисками, «но их фактически не проверяют на техосмотре», а сезонная смена резины делает контроль шин на ТО бессмысленным. «В существующем виде технический осмотр не позволяет выявить потенциально опасные транспортные средства, оказывая серьезную финансовую нагрузку на 50 млн российских автомобилистов и порождая коррупцию», – приводятся в сообщении слова Шкуматова. Он пояснил, что поломка автомобиля может произойти в любой момент, а выявить опасную неисправность и запретить эксплуатацию такого автомобиля может только инспектор ГИБДД.

В **пресс-службе** также подчеркнули, что Народный фронт поддержал решение **премьер-министра** России **Михаила Мишустина** перенести срок введения нового порядка техосмотра, который предполагает фотофиксацию и хранение данных в автоматизированной информационной системе техосмотра ЕАИСТО, с 1 марта на 1 октября. Эксперты ОНФ отметили своевременность этой позиции правительства РФ с учетом экономических последствий пандемии.

<https://tass.ru/obschestvo/10786847>

ВЕСТИ БАРНАУЛ; 2021.28.02; ЖИТЕЛЯМ НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ У АЭРОПОРТОВ МОГУТ РАЗРЕШИТЬ УЗАКОНИТЬ НЕДВИЖИМОСТЬ

Речь о тех, чья территория попала в охрannую зону аэропортов.

Недвижимость все же могут разрешить оформить в собственность. Соответствующий законопроект разработали в Росреестре.

Напомним, что в конце прошлого года **Росавиация** утвердила новые охранные зоны вокруг аэропортов. В частности, вокруг барнаульского аэродрома.

Сильнее всего пострадал поселок Новомихайловка, попавший в т.н. седьмую подзону – отныне тут практически невозможно строить объекты соцкультбыта или дома и ввести в эксплуатацию то, что уже построено.

Как отмечают в Росреестре, возведение любых объектов в таких охранных зонах требует согласования с **Росавиацией**, но прежде дать «добро» еще должен Роспотребнадзор. В Новомихайловке с такой практикой уже сталкивались.

Мы связались с Роспотребнадзором, я сделал депутатский запрос. Они расписали, каким образом можно получить разрешение на строительство, потому что наша архитектура просто отказывали на основании того, что вот входит Новомихайловка в эту зону и, согласно таких-то статей, нельзя. Тогда можно было просто вызвать сертифицированную лабораторию, там же ограничения по шуму, по выбросам. Они это замеряли, брали показания. Там даже Новомихайловка, одна улица крайняя не вошла, не попала в седьмую подзону.

Юрий Ряполов, депутат Барнаульской городской думы

В новом законопроекте предлагается указать, что ограничения в границах приаэродромных территорий не применяются в отношении «бытовой недвижимости» (садовых домов, жилых домов, бань, гаражей, других хозпостроек), а также исключить из законодательства требование согласовывать размещение таких объектов с **Росавиацией**.

Предполагается, что такие послабления позволят тысячам граждан оформить права, как на уже существующие объекты, так и на новые постройки.

<https://vesti22.tv/news/zhitelyam-naselyennykh-punktov-u-aeroportov-mogut-razreshit-uzakonit-nedvizhimost/>

ИНТЕРФАКС; 2021.26.02; РФПИ И IATA РАЗРАБАТЫВАЮТ ЦИФРОВОЙ ПРОДУКТ ДЛЯ УЧЕТА ТЕСТИРОВАНИЯ НА COVID-19 ПРИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕЛЕТАХ

Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ) и Международная ассоциация воздушного транспорта (International Air Transport Association, IATA) намерены разработать цифровой продукт для учета результатов тестирования на коронавирус при международных авиаперелетах.

«РФПИ объявляет о соглашении с Международной ассоциацией воздушного транспорта (International Air Transport Association, IATA) о сотрудничестве в проектах по разработке технологических решений, которые поддержат восстановление международных авиаперевозок», – говорится в сообщении РФПИ в пятницу.

В нем отмечается, что IATA разрабатывает мобильное приложение IATA Travel Pass, которое призвано «помочь авиапассажирам в исполнении требований государственных регуляторов в сфере здравоохранения».

В свою очередь РФПИ «изучает проект по созданию цифрового продукта, который позволит учитывать результаты тестирования на коронавирус в России и другой ключевой информации медицинского характера для международных авиаперелетов».

«Партнерство между РФПИ и IATA направлено на разработку цифровых инструментов для безопасных путешествий и помощи авиапассажирам для исполнения требований стран прилета», – отмечается в сообщении.

По словам директора РФПИ Валерия Доронина, «внедрение передовых цифровых технологий в партнерстве с IATA внесет вклад в обеспечение безопасности пассажиров и ускорит выполнение необходимых процедур в аэропортах при полном соответствии регуляторным требованиям, а также позитивно скажется на сфере воздушных перевозок и скором возвращении к обычной жизни».

Региональный президент IATA в Европе Рафаэль Шварцман также отметил, что «авиационная отрасль столкнулась с практически полной остановкой из-за кризиса, вызванного коронавирусом». «Безопасный перезапуск отрасли отвечает интересам всех – от пассажиров до правительств и экономик. Мы рады сотрудничать с Российским фондом прямых инвестиций, чтобы изучить, как IATA Travel Pass и другие технологии могут

помочь упростить информирование пассажиров о требованиях регуляторов в цифровом виде, безопасным и эффективным способом, чтобы люди снова могли путешествовать», – отметил Шварцман, слова которого приводятся в сообщении РФПИ.

BUSINESS FM; 2021.26.02; НУЖНЫ ЛИ В РОССИИ АВИАБИЛЕТЫ С НЕГАРАНТИРОВАННОЙ ДАТОЙ И ВРЕМЕНЕМ ВЫЛЕТА?

В России могут появиться авиабилеты с негарантированной датой и временем вылета. Как пишут «Ведомости», в феврале «Аэрофлот» предложил Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта ввести новый тариф, согласно которому авиаперевозчикам дается право в одностороннем порядке менять условия вылета. Это касается даты, времени вылета, класса обслуживания и даже маршрута – например, можно полететь стыковочным рейсом вместо прямого, пишет газета.

Такой перелет будет стоить на 2% дешевле. При этом, если перевозчик предупредит пассажира о смене рейса не ранее чем за две недели, владельцу билета положена компенсация до 30 тысяч рублей.

Представитель «Аэрофлота» Михаил Демин заявил, что сейчас в актуальной повестке такая инициатива не значится. В **Минтрансе** отметили, что предложение не будет рассматриваться «до полноценного восстановления авиасообщения».

На этот тариф наверняка нашелся бы свой покупатель, говорит аналитик, **главный редактор портала Avia.ru Роман Гусаров.**

«Это вносит некий элемент аттракциона в путешествие. Только обещанное снижение стоимости билетов всего в 2% как-то не очень будет стимулировать играть в эту лотерею. Если бы было обещано, допустим, процентов 15-20, тогда да. Действительно, есть пассажиры, которым неважно, когда вылетать, главное – прибыть в пункт назначения хотя бы в пределах каких-то суток. Я думаю, идея есть, мы сейчас ее пообсуждаем, наверное, компании соберут некий фидбэк, обратную связь, посмотрят, читают отзывы в соцсетях, реакцию населения и дальше уже будут принимать какие-то решения, делать такое предложение или нет. Во всяком случае, я не вижу здесь каких-то серьезных препятствий на законодательном уровне, не вижу никаких нарушений прав пассажиров. Если человек готов сэкономить и готов сыграть в такую игру с авиакомпанией, то почему бы нет. Причем это не самое экзотическое предложение. В самый разгар ковида, по моему, еще весной некоторые западные авиакомпании предлагали билеты не только без даты, а даже без направления».

Благодаря такому тарифу авиакомпании могут решить проблему недогрузки салона. Правда, это может привести к увеличению овербукинга – когда перевозчик продает на рейс больше билетов, чем мест в салоне. Комментирует **генеральный директор консалтинговой компании «Инфомост» Борис Рыбак.**

«Если мы говорим о нормальных тарифах, то в условиях договора написано, что никто ничего своевольно менять не может. Коэффициент загрузки в лучшие времена составлял от 70% до 80%. 80% считались абсолютным счастьем, пятая часть самолета летит пустой. Задача заполнения этой пустоты пассажирами – это главная коммерческая задача любой авиакомпании, для этого используются разные механизмы. Если будет тариф, который будет стоить, условно говоря, тысячу рублей, авиакомпания может в рамках этого тарифа тебя двигать с одного рейса на другой, появляется дополнительная возможность заполнения этих мест, и для авиакомпании это в принципе неплохо, конечно».

Сейчас авиакомпании не имеют права отменять рейс из-за низкой загруженности салона. Среди причин отказа в перевозке пассажира в Воздушном кодексе указаны несоблюдение требований авиакомпании, отказ пассажира платить за багаж или провоз ребенка, нарушение правил поведения на борту и наличие в ручной клади запрещенных предметов.
<https://www.bfm.ru/news/465989>

ТАСС; 2021.28.02; СУД АРЕСТОВАЛ ЧЕТЫРЕ ВЕРТОЛЕТА АВИАКОМПАНИИ «ГЕЛИКС» ПО ИСКУ О БАНКРОТСТВЕ ПЕРЕВОЗЧИКА

Арбитражный суд Ханты-Мансийского автономного округа по ходатайству компании «Авиатехкомплект» наложил арест на четыре вертолета Ми-8Т АО «Авиакомпания «Геликс», базирующегося в аэропорту Большое Савино в Пермском крае.

«Ходатайство «Авиатехкомплект» о принятии обеспечительных мер удовлетворить. Наложить арест на вертолеты Ми-8Т, серийные номера 98315175, 99047983, 98625693, 98417229, адрес места базирования: Пермский край, Пермский муниципальный район, аэропорт Большое Савино. Запретить **Федеральному агентству воздушного транспорта (Росавиация)** совершать регистрационные действия в отношении данного имущества», – сказано в определении суда, опубликованном в картотеке.

«Авиатехкомплект» (Москва) в середине февраля 2021 года подала иск о признании банкротом АО «Авиакомпания «Геликс». Сумма исковых требований – 3,7 млн рублей. Рассмотрение иска назначено на 30 марта.

Согласно данным системы СПАРК, ООО «Авиатехкомплект» оказывает услуги по техобслуживанию, ремонту и производству вертолетов. Вертолеты авиакомпании «Геликс» занимаются доставкой вахтовых рабочих, облетами трубопроводов, перевозкой крупногабаритных и неформатных грузов, патрулированием лесов и природоохранных зон, экстренной доставкой больных из отдаленных населенных пунктов. Среди заказчиков – «Газпром трансгаз Сургут», «Газпром добыча Уренгой», Пермская краевая клиническая больница, ПАО «ФСК ЕЭС».

<https://tass.ru/ekonomika/10798751>

ТАСС; 2021.26.02; В «АЭРОФЛОТЕ» ЗАЯВИЛИ, ЧТО ВОПРОС ВВЕДЕНИЯ НОВОГО ТИПА АВИАБИЛЕТОВ НЕ РАССМАТРИВАЕТСЯ

Вопрос о введении нового тарифа на авиабилеты, который позволит авиакомпаниям самостоятельно пересадить пассажира на другой – более ранний или поздний – аналогичный рейс, сейчас не рассматривается. Об этом ТАСС сообщил официальный представитель «Аэрофлота» Михаил Демин.

По его словам, этот вопрос был актуальным во время массовой отмены рейсов из-за пандемии.

«В настоящий момент в актуальной повестке такая инициатива не значится, – сказал он. – Она действительно прорабатывалась в период пандемии как одна из инициатив по приданию пассажирам большей уверенности в периоды массового изменения расписания, возможных изменений типов воздушных судов, неопределенности со сроками снятием ограничений. Инициатива по сути состоит в создании еще одной тарифной опции наряду с другими, уже существующими».

Как отметил ТАСС Демин, «Аэрофлот» не сообщал АЭВТ о потенциальном снижении стоимости тарифов на 2% после введения такой нормы.

<https://tass.ru/ekonomika/10787263>

ТАСС; 2021.26.02; «ПОБЕДА» НАЧНЕТ ПОЛЕТЫ ИЗ ШЕРЕМЕТЬЕВО В МАЕ

Лоукостер «Победа» начнет полеты из аэропорта Шереметьево в мае, говорится в сообщении компании. «Победа» открыла продажу авиабилетов на рейсы в 12 российских городов и один зарубежный, Анталию.

«Лоукостер «Победа», входящий в Группу «Аэрофлот», в пятницу запустил продажу билетов на рейсы из второго базового аэропорта в Москве – Шереметьево, – отмечается в сообщении. – В летнем сезоне 2021 года «Победа» будет выполнять из Шереметьево регулярные рейсы в 12 российских городов и один зарубежный. В мае начнутся полеты в

Пермь и Чебоксары; в июне – в Горно-Алтайск, Екатеринбург, Нальчик, Петрозаводск, Сочи, Уфу и Анталья; в июле – в Барнаул, Владикавказ, Минеральные Воды и Ульяновск».

Как уточнил представитель авиакомпании, полеты планируется начать с 11 мая.

Ранее «Победа» выполняла рейсы только из Внуково. Осуществление полетов из Шереметьево, который является базовым аэропортом «Аэрофлота», должно помочь «оптимизированию всей маршрутной сети группы».

На момент открытия продаж было доступно более 20 тыс. билетов по минимальным тарифам от 499 до 999 рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/10790635>

ТАСС; 2021.26.02; В ПОДМОСКОВЬЕ НАЧНУТ ВЫДАВАТЬ РАЗРЕШЕНИЯ НА ПОЛЕТЫ БЕСПИЛОТНИКОВ

Разрешения на полеты беспилотных летательных аппаратов начнут выдавать в Московской области. Об этом в пятницу сообщила пресс-служба Министерства транспорта и дорожной инфраструктуры региона.

«В Московской области беспилотным летательным аппаратам скоро можно будет совершать полеты. Министерство транспорта и дорожной инфраструктуры совместно с Министерством государственного управления, информационных технологий и связи региона приняли настройки новой муниципальной услуги по выдаче разрешений на полеты беспилотников и выполнение других авиационных работ над территорией области», – говорится в сообщении.

В материале поясняется, что на региональном портале госуслуг можно будет подать заявку на разрешение выполнения авиационных работ, парашютных прыжков, демонстрационных полетов воздушных судов, полетов беспилотных летательных аппаратов, подъема привязанных аэростатов, посадку на площадки, сведения о которых не опубликованы в документах аэронавигационной информации.

В **пресс-службе** уточнили, что в скором времени новой услугой смогут воспользоваться как физические лица и индивидуальные предприниматели, так и юридические лица. Пилотные муниципальные образования, где услуга будет запущена раньше всех, будут выбраны в I квартале 2021 года. Во II квартале 2021 года планируется полноценно запустить оказание данной услуги.

<https://tass.ru/moskovskaya-oblast/10790939>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20210226/podmoskove-1599085757.html>

РИА НОВОСТИ; 2021.03.01; РЖД ЗАПУСКАЮТ ОФИЦИАЛЬНЫЙ TELEGRAM-КАНАЛ

РЖД с 1 марта запускают свой первый официальный Telegram-канал, сообщили РИА Новости в **пресс-службе** компании.

«ОАО «РЖД» 1 марта запускает официальный телеграм-канал «Телеграмма РЖД», где будет публиковать новости и официальные сообщения», – сообщили в **пресс-службе**. Ранее у компании не было официальных аккаунтов в Telegram.

«Он позволит оперативно сообщать новости железных дорог широкой аудитории. В нем мы сделаем акцент на интересную подачу новостей, будем публиковать фотографии, инфографику и видео», – рассказали детали в **пресс-службе**.

Там отметили, что, как и ранее, новости также будут публиковаться на **сайте РЖД**.

<https://ria.ru/20210301/rzhd-1599361669.html>

ИНТЕРФАКС; 2021.26.02; ПЕРВЫЙ СКОРЫЙ ПОЕЗД ИЗ ЯКУТСКА ВО ВЛАДИВОСТОК ЗАПУСТЯТ В 2021 ГОДУ

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) совместно с компанией «Железные дороги Якутии» (принадлежит РЖД и региональному Минимущества) намерены в 2021 году запустить скорый поезд со станции Нижний Бестях (Якутск) во Владивосток, сообщает пресс-служба Минтранса республики.

«Данный поезд обеспечит расширение транспортной доступности населения, а также сократит время пути следования до городов Дальнего Востока», – говорится в сообщении. Как уточнили «Интерфаксу» в министерстве, на данный момент у Якутии нет прямого железнодорожного сообщения с Владивостоком.

«Для формирования основной схемы поезда требуется 14 цельнометаллических открытых вагонов с местами для лежания, 7 купейных штабных (вагонов – ИФ) с местами для перевозки маломобильных пассажиров, 7 купейных вагонов, а также 7 вагонов-ресторанов», – уточняется в пресс-релизе Минтранса.

По информации **пресс-службы** ЖДЯ, ориентировочно время в пути от Нижнего Бестяха до Владивостока составит 2,5 суток. Стоимость проезда в купейном вагоне составит от 7 тыс. рублей, в плацкартном – от 4,5 тыс. рублей.

На данный момент из Нижнего Бестяха организованы беспересадочные вагоны до Иркутска, Благовещенска и Хабаровска, а также до Нерюнгри.

<https://tourism.interfax.ru/ru/news/articles/77038>

КОММЕРСАНТЪ; ТАТЬЯНА ЕДОВИНА; 2021.02.27; ТАМОЖНЯ ПРИБАВИТ В ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОСТИ; ФТС ОБНОВИЛА ПЛАН РАЗВИТИЯ

В 2020 году Федеральная таможенная служба (ФТС) завершила создание сети центров электронного декларирования и электронных таможен, отчитался вчера на годовой коллегии ведомства его руководитель Владимир Булавин. Теперь служба приступает к реализации стратегии развития до 2030 года. Ее конечной целью заявлен переход от «электронной» к «интеллектуальной» таможне – это позволит проводить все операции по таможенному оформлению автоматически с использованием информационных технологий. В ближайшей же перспективе – в середине этого года – ФТС совместно с ФНС обещает запустить систему документарной прослеживаемости товаров, которая необходима для лучшего контроля за уплатой налогов и таможенных платежей.

Создание сети центров электронного декларирования (ЦЭД) в ФТС назвали главной нефискальной задачей, которая стояла перед службой в 2020 году. Как сообщил вчера на заседании коллегии Владимир Булавин, по итогам первого этапа реформы, которая началась еще в 2017 году, оформление товаров переведено в 16 центров электронного декларирования и на 8 электронных таможен (ранее оно осуществлялось более чем на 600 таможенных постах).

В ЦЭД в прошлом году было обработано 98% всех электронных деклараций (таможенные посты теперь занимаются лишь фактическим контролем) против 67% в 2019 году.

Из общего числа в 4,9 млн деклараций автоматически были зарегистрированы 3,8 млн, выпущены – около 1 млн. В прежней стратегии ФТС указывалось, что доля автоматически зарегистрированных деклараций должна возрасти до 99%. Доля же автоматического выпуска при этом должна была составить 80% (в этом показателе учитываются лишь декларации с низким уровнем риска, в конце прошлого года доля «автовыпуска» по ним достигала 86% при импорте и 94% – при экспорте).

В рамках новой Стратегии-2030 обещана разработка модели «интеллектуального» **пункта пропуска**, появление которых позволит грузам пересекать границы без остановки. Сейчас многие **пункты пропуска** считаются технически устаревшими и зачастую вообще не

оснащены электронным оборудованием – за их обновление, впрочем, отвечает не таможня, а **федеральное казенное учреждение «Росгранстрой» Минтранса России**.

В ФТС также намерены перейти к категорированию товарных партий вместо категорирования поставщиков – но для этого потребуются внедрение новой системы управления рисками. Кроме того, сообщил вчера глава ФТС, принято решение о создании в структуре службы Центра оперативного мониторинга и анализа – он будет отслеживать работу таможенных органов, выявлять и реагировать на отклонения при таможенном оформлении и контроле, а также проводить аналитические исследования.

Впрочем, основной задачей на 2021 год, судя по словам курирующего таможню министра финансов Антона Силуанова, станет запуск национальной системы прослеживаемости товаров, которая необходима для лучшего контроля за уплатой налогов и таможенных платежей.

Система разрабатывается совместно с ФНС и должна заработать в июле. Пока две службы проводят эксперимент по обмену данными о движении товаров с момента ввоза до момента конечного потребления. В список контролируемых попали бытовые электротовары (холодильники, стиральные машины, телевизоры, компьютеры), тяжелая техника (бульдозеры, грейдеры, погрузчики, экскаваторы), детские коляски, металлическая мебель, микросхемы. Антон Силуанов вчера сообщил, что уже подготовлен законопроект с перечнем товаров, выбираемых для прослеживаемости в постоянном режиме, кроме того будут расширены полномочия мобильных групп для контроля за транспортными средствами.

<https://www.kommersant.ru/doc/4710159>