



Ежедневный мониторинг СМИ

7 ФЕВРАЛЯ 2020

RNS; 2020.06.02; В МИНТРАНСЕ НАЗВАЛИ ЧИСЛО ОЖИДАЮЩИХ ВЫЛЕТА ИЗ КИТАЯ РОССИЯН	4
RNS; 2020.06.02; В МИНТРАНСЕ ПОДВЕЛИ ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ИТОГИ ВЫВОЗА РОССИЯН ИЗ КИТАЯ	4
ИНТЕРФАКС; 2020.06.02; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ПРИОСТАНОВЯТ ПОЛЕТЫ В КИТАЙ С 7 ФЕВРАЛЯ.....	4
ИНТЕРФАКС; 2020.06.02; MAERSK И СМА CGM ВЫНУЖДЕННО КОРРЕКТИРУЮТ РАСПИСАНИЕ СУДОЗАХОДОВ В ПОРТЫ РФ НА ДАЛЬНОМ ВОСТОКЕ - ДОКУМЕНТЫ	5
ИНТЕРФАКС; 2020.06.02; ГРУЗОВЫЕ ТАМОЖЕННЫЕ ПУНКТЫ ПРОПУСКА В ПРИАМУРЬЕ ПЛАНИРУЮТ ОТКРЫТЬ С ОГРАНИЧЕНИЯМИ	5
ИНТЕРФАКС; 2020.06.02; «ЖУКОВСКИЙ» НА ФОНЕ ЭПИДЕМИИ КОРОНАВИРУСА ЗАКЛЮЧИЛ СОГЛАШЕНИЕ О РАЗВИТИИ ТУРИЗМА В КИТАЙ.....	6
RNS; 2020.06.02; ПУТИН ПОРУЧИЛ ПРОРАБОТАТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО Ж/Д-ВЕТОК ИЗ АЭРОПОРТОВ СИМФЕРОПОЛЯ И АНАПЫ.....	6
RNS; 2020.06.02; ПУТИН ПОРУЧИЛ ВЫДЕЛИТЬ ДОПСРЕДСТВА НА КАПРЕМОНТ ДОРОГ В КРЫМУ	6
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2020.07.02; ВЕС И НЫНЕ ТАМ: УЩЕРБ ДОРОГАМ ОТ ПЕРЕГРУЗА ОЦЕНЕН В ДЕСЯТКИ МИЛЛИАРДОВ; АВТОПЕРЕВОЗЧИКИ ПОЖАЛОВАЛИСЬ ПРЕЗИДЕНТУ НА ОТСУТСТВИЕ РЕАЛЬНОГО КОНТРОЛЯ	7
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.07.02; РОСЖЕЛДОР ЗАСЛУШАЛ КАССЕТУ; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ВЕРНУЛИСЬ К ОБСУЖДЕНИЮ ПЕРЕХОДА НА НОВЫЙ ТИП ПОДШИПНИКОВ.....	9
ИНТЕРФАКС; 2020.07.02; ИТОГИ ИСПЫТАНИЙ КАССЕТНЫХ ПОДШИПНИКОВ В ВАГОНАХ ПОЗВОЛЯЮТ СДЕЛАТЬ ТЭО «ДЛЯ ВСЕХ» ИНТЕРЕСАНТОВ - «ДОЧКА» РЖД.....	10
ИНТЕРФАКС; 2020.06.02; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРОАНАЛИЗИРУЕТ ДОКЛАД СЧЕТПАЛАТЫ О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОРГАНОВ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ - ПЕСКОВ	12
ИНТЕРФАКС; 2020.06.02; МИНТРАНС РФ ОПУБЛИКОВАЛ ПРОЕКТ НОВЫХ ПРАВИЛ ЗАЩИТЫ САМОЛЕТОВ ОТ ПТИЦ.....	13
ИНТЕРФАКС; 2020.06.02; СОГЛАШЕНИЯ О ГЧП НЕ ЗАКЛЮЧАЮТСЯ, РЫНОК ЖДЕТ ЯСНОСТИ В НОРМАХ ЗАКОНОПРОЕКТА О ЗАЩИТЕ ИНВЕСТИЦИЙ - ГЛАВА КОМИТЕТА ГОСДУМЫ	14
КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2020.07.02; КАБИНЕТУ МИХАИЛА МИШУСТИНА ПРЕДСТОИТ ЦИФРОВИЗАЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ И МОДЕРНИЗАЦИЯ ВНЕШНИХ КОММУНИКАЦИЙ С ОБЩЕСТВОМ И МЕДИАСРЕДОЙ	14
ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ; 2020.07.02; ПРИБЫЛИ ПО СПИСАНИЮ: ГОСКОМПАНИЯМ ЗАПРЕТЯТ ЗАНИЖАТЬ ДИВИДЕНДЫ; БЮДЖЕТ ЕЖЕГОДНО НЕДОПОЛУЧАЕТ БОЛЕЕ 100 МЛРД РУБЛЕЙ ИЗ-ЗА ОТРАЖЕНИЯ НЕДЕНЕЖНЫХ РАСХОДОВ В ОТЧЕТНОСТИ КОРПОРАЦИЙ	16
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ; 2020.07.02; «ТРАНСКОНТЕЙНЕР» ЗАГРУЗЯТ ПО «ДЕЛУ»; ГРУППА ХОЧЕТ СМЕНИТЬ РУКОВОДСТВО НОВОГО АКТИВА И СОБСТВЕННЫЙ ТОП-МЕНЕДЖМЕНТ	17

ИНТЕРФАКС; 2020.06.02; МИНИСТР ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА КАРЕЛИИ И ЗАМГЛАВЫ АЭРОПОРТА «ПЕТРОЗАВОДСК» ЗАДЕРЖАНЫ ПО ДЕЛУ О ВЗЯТКЕ.....	18
РИА НОВОСТИ; 2020.06.02; В ТРЕХ ПУНКТАХ ПРОПУСКА В ДФО ОТЛОЖИЛИ ЗАПУСК РЕЖИМА ЭЛЕКТРОННОЙ ВИЗЫ	19
ИНТЕРФАКС; 2020.06.02; КЛЮЧЕВЫЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ В ПЕРМИ ДОЛЖНЫ ПРОДОЛЖАТЬСЯ - РЕШЕТНИКОВ	20
ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА ЛОРИЯ, АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2020.07.02; «СИСТЕМА ПОЗВОЛИТ ПОЛИЦИИ В РЕЖИМЕ ОНЛАЙН ПОНИМАТЬ, КТО УПРАВЛЯЕТ ТАКСИ»; ЗАМЕСТИТЕЛЬ МЭРА МОСКВЫ МАКСИМ ЛИКСУТОВ — ОБ УЖЕСТОЧЕНИИ КОНТРОЛЯ ЗА ТАКСИСТАМИ, НОВЫХ СТАНЦИЯХ МЕТРО И БУДУЩЕМ СТОЛИЧНЫХ ПАРКОВОК	20
РИА НОВОСТИ; 2020.06.02; МИШУСТИН НАЗВАЛ ПРЕДЛАГАЕМЫЕ НОВЫМ КОАП ШТРАФЫ НЕПОСИЛЬНЫМИ	25
РИА НОВОСТИ; 2020.06.02; В МИНЮСТЕ ОТВЕТИЛИ НА КРИТИКУ В АДРЕС ПРОЕКТА НОВОГО КОАП	25
ТАСС; 2020.06.02; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА ПРОЕКТ ПОСЛЕДНЕГО УЧАСТКА ТРАССЫ «ТАВРИДА»	26
ИНТЕРФАКС; 2020.06.02; ОБЕ СТОРОНЫ СПОРА О СГОВОРЕ НА ДОРОЖНЫХ ТОРГАХ В ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ ОБЖАЛОВАЛИ РЕШЕНИЕ СУДА 1-Й ИНСТАНЦИИ	26
ТАСС; 2020.06.02; РЖД ПЕРЕЙДУТ НА НОВЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ КЛАССОВ ОБСЛУЖИВАНИЯ В МАРТЕ	27
ТАСС; 2020.06.02; ПАССАЖИРЫ РЖД СМОГУТ ПРИОБРЕСТИ БИЛЕТ НА КОНЦЕРТ ВМЕСТЕ С БИЛЕТОМ НА ПОЕЗД	27
ТАСС; 2020.06.02; НА РАЗВИТИЕ ГОРЬКОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В 2020 ГОДУ НАПРАВЯТ ОКОЛО 30 МЛРД РУБЛЕЙ	28
ТАСС; 2020.06.02; ГЖД ЗАПУСТИЛА ПЕРВЫЙ РЕЛЬСОВЫЙ АВТОБУС МЕЖДУ ГОРОДАМИ ВЛАДИМИРСКОЙ ОБЛАСТИ.....	28
ТАСС; 2020.06.02; ИНВЕСТИЦИИ В РАЗВИТИЕ Ж/Д ТРАНСПОРТА РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ СОСТАВЯТ ОКОЛО 11 МЛРД РУБЛЕЙ.....	28
РИА НОВОСТИ; 2020.06.02; В РОССИИ РАЗРАБОТАЛИ ЛЕГКИЕ ЦИСТЕРНЫ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ АЗОТНОЙ КИСЛОТЫ.....	29
РИА НОВОСТИ; 2020.06.02; ПОРТОВЫЕ ИНВЕСТПРОЕКТЫ ВОШЛИ В РОСТОВСКУЮ «ГУБЕРНАТОРСКУЮ СОТНЮ».....	29
ТАСС; 2020.06.02; СТОИМОСТЬ ТЕХПРОЕКТА ПЕРВОГО ЛАЙНЕРА НА СПГ В РОССИИ ОПРЕДЕЛЯТ В ИЮНЕ.....	30
ИНТЕРФАКС; 2020.06.02; ВТБ НАМЕРЕН ПРИСОЕДИНИТЬСЯ К БАНКРОТСТВУ МУРМАНСКОГО ПАРОХОДСТВА	30
ИЗВЕСТИЯ; ЯРОСЛАВА КОСТЕНКО; 2020.07.02; ПРИНЯЛИ ВНУТРЬ: ОТДЫХ В РОССИИ ДОРОЖАЕТ ПЕРЕД ПРАЗДНИКАМИ; ЦЕНЫ НА ПЕРЕЛЕТЫ ЗА РУБЕЖ ВЫРОСЛИ ЗА ГОД ВСЕГО НА 5%, А НА ПОПУЛЯРНЫЕ МЕСТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ — ДО 14%	31
ИНТЕРФАКС; 2020.06.02; В ГОСДУМЕ НЕДОВОЛЬНЫ ДОРОГОВИЗНОЙ «ДЕПУТАТСКИХ» БИЛЕТОВ АЭРОФЛОТА.....	32
ЯСИА; 2020.06.02; В РОССИИ ПРЕДЛАГАЮТ ВВЕСТИ АВИАБИЛЕТЫ ДЛЯ ЖИВОТНЫХ.....	33
ТАСС; 2020.06.02; ВЛАСТИ КУБАНИ НАМЕРЕНЫ СУБСИДИРОВАТЬ АВИАРЕЙСЫ В ГЕЛЕНДЖИК И АНАПУ В МЕЖСЕЗОНЬЕ.....	34
ИНТЕРФАКС; 2020.06.02; «АЭРОФЛОТ» С 25 ОКТЯБРЯ НАЧНЕТ ЛЕТАТЬ В СИНГАПУР	34
РИА НОВОСТИ; 2020.06.02; В РОССИИ СОБРАЛИ АВИАЦИОННЫЙ ДВИГАТЕЛЬ С ПОМОЩЬЮ 3D-ПРИНТЕРА.....	34
ИЗВЕСТИЯ; ЕКАТЕРИНА ЯСАКОВА; 2020.07.02; ЗАЙМУТСЯ АНТИТЕЛОМ: РОССИЯН МОГУТ ПРОВЕРИТЬ НА ИММУНИТЕТ К КОРОНАВИРУСУ; УЖЕ В	

ЭТОМ ГОДУ УЧЕНЫЕ ЗАПУСТЯТ МОНИТОРИНГ СОПРОТИВЛЯЕМОСТИ ЛЮДЕЙ К САМЫМ ОПАСНЫМ ИНФЕКЦИЯМ	35
--	----

RNS; 2020.06.02; В МИНТРАНСЕ НАЗВАЛИ ЧИСЛО ОЖИДАЮЩИХ ВЫЛЕТА ИЗ КИТАЯ РОССИЯН

Вылета в Россию из городов Китая до конца февраля в рамках эвакуации граждан на фоне вспышки коронавируса ожидают 1,77 тыс. россиян, рассказали в Минтрансе.

«Всего 1 765 пассажиров-граждан РФ, имеющих билеты с датой вылета с 6 по 29 февраля, ожидают вылета в Россию», — говорится в сообщении ведомства.

Из них 1135 человек – это чартерные пассажиры авиакомпании S7, которая прекратила полеты между городами России и Китая 4 февраля. Минтранс и авиакомпании ведут работу по обмену их билетов на другие рейсы или возврату билетов.

«275-ти пассажирам S7 переоформлен билет на альтернативные рейсы этой же авиакомпании из других стран, 85-ти пассажирам переоформлен билет на рейсы “Аэрофлота” с датой вылета с 6 по 29 февраля. 146-ти пассажирам S7 осуществлен возврат билетов», — уточнили в Минтрансе.

Таким образом, еще 629 пассажиров S7 сохраняют билеты на рейсы авиакомпании, которые уже не будут выполнены.

Сейчас из 11 российских авиакомпаний, выполнявших полеты в Китай, летать в страну продолжают только «Аэрофлот» и «Уральские авиалинии». Последний перевозчик планирует завершить программу полетов 7 февраля.

<https://rns.online/transport/V-Mintranse-nazvali-chislo-ozhidayuschih-vileta-iz-Kitaya-rossiyan--2020-02-06/>

RNS; 2020.06.02; В МИНТРАНСЕ ПОДВЕЛИ ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ИТОГИ ВЫВОЗА РОССИЯН ИЗ КИТАЯ

С начала февраля российские авиакомпании выполнили 51 рейс в и из Китая, всего на 5 февраля было продано 2,019 тыс. билетов, сообщили в Минтрансе России.

«Относительно запланированных и выполненных пассажирских авиаперевозок в/из пунктов Китая за 1 – 5 февраля информация следующая. Всего за этот период российскими авиакомпаниями было запланировано 53 рейса - 26 чартерных и 27 регулярных - из Китая в Россию. Суммарно, по состоянию на 19:30 5 февраля, выполнен 51 рейс - 26 чартерных и 25 регулярных... На 5 февраля продано 162 билета на чартерные рейсы и 1 931 на регулярные рейсы. Всего 2 019 билетов», — говорится в сообщении ведомства.

Еще два регулярных рейса «Аэрофлота» направляются из Китая в Россию прямо сейчас, уточнили в Минтрансе.

6 февраля российские авиаперевозчики планируют выполнить из Китая в Россию один чартерный рейс, на который продано 138 билетов, и 6 регулярных рейсов (на них продано 1 728 билетов), добавили в ведомстве.

Китайскими авиакомпаниями за этот период было выполнено 13 рейсов из Китая в Россию, на 6 февраля запланировано еще три регулярных рейса.

<https://rns.online/transport/V-Mintranse-podveli-predvaritelnie-itogi-vivoza-rossiyan-iz-Kitaya-2020-02-06/>

ИНТЕРФАКС; 2020.06.02; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ПРИОСТАНОВЯТ ПОЛЕТЫ В КИТАЙ С 7 ФЕВРАЛЯ

Авиакомпания «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL) планирует в четверг выполнить заключительные рейсы в Китай, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе авиакомпании.

«Мы сегодня заканчиваем вывоз своих пассажиров. Нашим пассажирам с билетами на 8, 9, 10 и 13 февраля мы предложили более ранние вылеты. Таким образом, программа выполнена», - сказали в пресс-службе.

Ранее «Уральские авиалинии» сообщали, что полетная программа компании в Китай отменяется вплоть до конца зимнего расписания. С 7 февраля закрываются рейсы по маршруту Екатеринбург-Пекин; с 8 февраля - Владивосток-Пекин; с 9 февраля -

Екатеринбург-Казань-Харбин и Владивосток-Харбин; с 10 февраля - Красноярск- Харбин; с 13 февраля - Екатеринбург-Харбин.

Накануне авиакомпания предложила пассажирам, у которых есть билеты на рейсы из Китая в Россию с вылетом после 7 февраля, бесплатно переоформить их на ближайшее время.

ИНТЕРФАКС; 2020.06.02; MAERSK И СМА CGM ВЫНУЖДЕННО КОРРЕКТИРУЮТ РАСПИСАНИЕ СУДОЗАХОДОВ В ПОРТЫ РФ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ - ДОКУМЕНТЫ

Мировые контейнерные линии из-за продления новогодних каникул в КНР корректируют расписание судозаходов на регулярных контейнерных сервисах из Китая в порты Владивосток и Восточный (Приморский край, Находка).

Датская Maersk и французская контейнерная линия СМА CGM уведомили клиентов об изменении в расписаниях, в том числе отмене и переносе некоторых судозаходов, следует из документов, имеющихся в распоряжении «Интерфакса».

В частности, Maersk «по оперативным причинам» 10 февраля отменил заход контейнеровоза Merkur Horizon в ПАО «Владивостокский морской торговый порт» (МОЕХ: VMTP) (ВМТП, входит в группу FESCO) и 12 февраля на терминал ООО «Восточная стивидорная компания» (ВСК, входит в Global Ports) в порту Восточный. Предполагается, что «все контейнеры, запланированные к погрузке на судне Merkur Horizon, будут перегружены на судно Delos Wave с предварительной датой прихода в порт Восточный 15 февраля», говорится в материалах Maersk. Следующий судозаход на ВМТП (судно Spirit of Lisbon) предварительно планируется на 17 февраля.

Согласно расписанию СМА CGM, линия отменила на текущей и следующей неделе судозаходы двух контейнеровозов (Lobivia и Kimolos Trader) на сервисах RUFEX (регулярные контейнерные линии из портов Китая в порты Владивосток и Восточный). Кроме того, на совместном сервисе с FESCO на неделю смещены судозаходы судна FESCO Dalnegorsk.

«Переносы носят единичный технический характер и не влияют на работу терминалов», - сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе Global Ports. Официальными комментариями FESCO по этому поводу агентство пока не располагает.

«Линии корректируют расписание, так как на неделю сдвигается вывоз грузов из Китая», - пояснил «Интерфаксу» источник на контейнерном рынке.

Ранее транспортная группа FESCO (базовая компания - ПАО «Дальневосточное морское пароходство» (МОЕХ: FESH), ДВМП) допустила, что задержка открытия после новогодних каникул промышленных производств в Китае вследствие распространения коронавируса может повлиять на объемы отгрузки грузов. «В настоящее время изменений в работе наших регулярных морских и железнодорожных сервисов нет. Однако производства в Китае не открылись после каникул 3 февраля, как должны были, а откроются на неделю позже, то есть будет еще одна дополнительная неделя простоя. Соответственно, это не может не повлиять на планы наших клиентов и объемы отгрузки как из Китая, так и в Китай», - отмечала группа.

ИНТЕРФАКС; 2020.06.02; ГРУЗОВЫЕ ТАМОЖЕННЫЕ ПУНКТЫ ПРОПУСКА В ПРИАМУРЬЕ ПЛАНИРУЮТ ОТКРЫТЬ С ОГРАНИЧЕНИЯМИ

Международные пункты пропуска грузового направления планируются к открытию в Амурской области с 7 февраля по временным схемам, сообщила журналистам замминистра экономического развития и внешних связей Екатерина Киреева.

«Мы изучили возможные схемы работы грузового направления с безусловным соблюдением всех требований, связанных с обстановкой в КНР. Росгранстрой по рабочим каналам информирует китайских коллег о возможности открытия этого направления с завтрашнего дня. Это будет не полноценная работа грузовых пунктов пропуска, будут ограничения по количеству прибывающих машин», - пояснила Киреева.

Организация временного коридора на российско-китайской границе в пунктах пропуска Благовещенска и Поярково для поставок скоропортящейся продукции, а также оборудования для крупных проектов согласуется со всеми контрольными органами. Как отметила Киреева, для доставки грузов будут максимально задействованы российские водители.

ИНТЕРФАКС; 2020.06.02; «ЖУКОВСКИЙ» НА ФОНЕ ЭПИДЕМИИ КОРОНАВИРУСА ЗАКЛЮЧИЛ СОГЛАШЕНИЕ О РАЗВИТИИ ТУРИЗМА В КИТАЙ

Оператор подмосковного аэропорта «Жуковский» - АО «Рампорт Аэро» - подписал соглашение с туроператором Russian Tour «о стратегическом сотрудничестве и содействии в бизнесе», говорится в сообщении аэропорта.

«Целью соглашения является создание условий для наращивания объемов въездного и выездного туризма между Россией и Китаем, а также рядом других стран АТР, Среднего Востока и Европейского региона на базе российских и иностранных авиаперевозчиков через аэропорт «Жуковский», - говорится в сообщении.

Речь идет о разработке совместных программ, оказании услуг клиентам из числа российских и иностранных граждан, «создании комплексной экосистемы обслуживания международных туристов в формате Global/Asia/China friendly», отмечается в сообщении.

«Совместно с туристическим оператором мы постараемся подготовить комплекс действительно интересных предложений, как для граждан России, так и для туристов из Китая», - приводит пресс-служба слова генерального директора «Рампорт Аэро» Томаса Вайшвилы.

RNS; 2020.06.02; ПУТИН ПОРУЧИЛ ПРОРАБОТАТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО Ж/Д-ВЕТОК ИЗ АЭРОПОРТОВ СИМФЕРОПОЛЯ И АНАПЫ

Президент России Владимир Путин поручил правительству представить предложения по строительству железнодорожных веток из аэропорта Симферополя и международного аэропорта Анапы, следует из текста поручений, опубликованного на сайте Кремля.

Новые ветки должны будут соединяться с железной дорогой общего пользования для организации перевозок как на полуострове, так и в сообщении с Республикой Крым.

«Правительству Российской Федерации подготовить совместно с органами государственной власти Республики Крым и г.Севастополя при участии заинтересованных организаций и представить в установленном порядке предложения о реализации ... мероприятий по... проектированию и строительству электрифицированной железной дороги, соединяющей международный аэропорт г.Симферополя с инфраструктурой железнодорожного транспорта общего пользования, ... электрифицированной железной дороги, соединяющей международный аэропорт г.Анапы с инфраструктурой железнодорожного транспорта общего пользования», — говорится в тексте поручения.

Ж/д-ветка из аэропорта Анапы должна способствовать организации перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в сообщении с Республикой Крым, уточняется в поручениях.

Кроме этого, президент ждет предложений по строительству железной дороги в обход Свято-Климентовского Инкерманского мужского монастыря (расположен в Инкермане, пригороде Севастополя).

Отмечается, что проектные работы по указанным стройкам должны начаться уже в 2020 году.

Срок исполнения поручений установлен до 1 июня.

<https://rns.online/transport/Putin-poruchil-prorabotat-stroitelstvo-ZHD-vetok-iz-aeroportov-Simferopolya-i-anapi-2020-02-06/>

RNS; 2020.06.02; ПУТИН ПОРУЧИЛ ВЫДЕЛИТЬ ДОПСРЕДСТВА НА КАПРЕМОНТ ДОРОГ В КРЫМУ

Президент России Владимир Путин поручил правительству выделить в 2020-2022 годах дополнительные бюджетные средства на капитальный ремонт дорог и многоквартирных домов в Крыму и Севастополе. Поручения опубликованы на сайте Кремля.

«Правительству Российской Федерации: б) обеспечить выделение в 2020 – 2022 годах дополнительных бюджетных ассигнований из федерального бюджета в целях реализации на территориях Республики Крым и г. Севастополя мероприятий: по капитальному ремонту многоквартирных домов; по реконструкции, капитальному ремонту и ремонту автомобильных дорог», — говорится в тексте поручения.

Правительству также поручено выделить средства в 2020-2022 годах на реконструкцию и капремонт объектов капитального строительства, относящихся к железнодорожным станциям и пассажирским платформам, а также на благоустройство территорий общего пользования.

Путин также поручил правительству обеспечить внесение в законодательство изменений, предусматривающих применение пониженных тарифов страховых взносов в отношении участников свободной экономической зоны на территориях Республики Крым и г. Севастополя. Срок исполнения этого поручения — 15 июня 2020 года.

<https://rns.online/transport/Putin-poruchil-videlit-dopsredstva-na-kapremont-dorog-v-Krimu-2020-02-06/>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2020.07.02; ВЕС И НЫНЕ ТАМ: УЩЕРБ ДОРОГАМ ОТ ПЕРЕГРУЗА ОЦЕНЕН В ДЕСЯТКИ МИЛЛИАРДОВ; АВТОПЕРЕВОЗЧИКИ ПОЖАЛОВАЛИСЬ ПРЕЗИДЕНТУ НА ОТСУТСТВИЕ РЕАЛЬНОГО КОНТРОЛЯ

Бюджет ежегодно теряет десятки миллиардов рублей из-за движения по трассам фур с нарушением максимального веса, подсчитали в **Росавтодоре**. Но ощутимых успехов в борьбе с перегрузом, несмотря на штрафы до 500 тыс. рублей, не наблюдается. Об этом говорится в письме ассоциации «Грузавтотранс» президенту РФ. В организации указывают на то, что систему контроля можно легко обойти. По мнению Минтранса, исключить коррупционный фактор помогут автоматизированные пункты весогабаритного контроля, но они в достаточном количестве появятся только к 2024 году. Эксперты отмечают, что ответственность за перегруз должна лежать не только на перевозчиках, но и на владельцах товара.

По договоренности

Ежегодный ущерб федеральным трассам от нагруженных сверх нормы фур исчисляется десятками миллиардов рублей, сообщили «Известиям» в **Росавтодоре**. По данным ведомства, за 10 месяцев прошлого года зафиксирован почти 1 млн нарушителей весогабаритных параметров, что составляет около 18% от общего количества проездов грузового транспорта через автоматизированные пункты весогабаритного контроля (АПВГК). Общая сумма потенциальных штрафов составила примерно 58 млрд рублей, уточнили в дорожном агентстве.

В конце января на эту проблему обратила внимание национальная ассоциация грузового автомобильного транспорта «Грузавтотранс», объединяющая более 100 перевозчиков (парк свыше 10 тыс. машин). В письме от 28 января, которое организация направила президенту РФ Владимиру Путину, говорится, что борьба с перегрузом на дорогах при перевозке сельхозпродукции и других сыпучих материалов ведется неэффективно, а чиновники на жалобы транспортных компаний отвечают отписками. «Известия» ознакомились с документом.

В нем подчеркивается, что отсутствие реального контроля за перегрузом способствует разрастанию теневого сектора экономики и злоупотреблению доминирующим положением крупными грузовладельцами. Перевозчики вынуждены идти на нарушение закона, чтобы не потерять заказчиков.

Глава «Грузавтотранса» Владимир Матягин подтвердил «Известиям» подлинность обращения. В ассоциации сказали, что у них есть подтверждение о получении письма

управлением президента по работе с обращениями граждан и организаций, оно зарегистрировано 29 января.

— На дорогах в течение последних лет сложилась система поборов с водителей, при которой проезд каждого пункта весового контроля обходится в суммы от 500 рублей до 3 тыс. — отметил Владимир Матягин. — Эта проблема существует практически во всех регионах России.

Официальные штрафы за перегруз для юрлиц достигают сегодня 500 тыс. рублей.

Действующий норматив максимального веса для пятиосного автопоезда составляет 40 т, для шестиосного — 44 т, также измеряют нагрузку отдельно на каждую ось. При перевозке сельхозпродукции, по словам источников «Известий» на рынке, максимальный вес обычно превышает вдвое. Загружают по 50–70 т сельхозпродукции, а общая масса с учетом тары (пустого грузовика с прицепом) составляет 70–90 т, а в отдельных случаях переваливает за 100 т, говорит один из собеседников «Известий». По зерну в летний сезон с перегрузом работает каждая вторая машина, утверждает другой источник.

В автоматическом режиме

По данным Минтранса, в РФ действуют 87 стационарных пунктов весогабаритного контроля (53 на федеральных трассах и 34 — на региональных). Но этого недостаточно, чтобы проконтролировать всех перевозчиков.

Наиболее эффективным способом борьбы с перегрузом в **Росавтодоре** и Минтрансе считают установку на дорогах автоматизированных пунктов. Основные задачи такого контроля — повышение безопасности движения, снижение мест концентрации ДТП и защита трасс от «перегрузок».

— Главное преимущество АПВГК по сравнению со стационарными и передвижными — возможность контролировать транспорт без его остановки или снижения скорости, а также проверять спецразрешения без участия человека, — пояснили в **Росавтодоре**. — «Умные весы» сами обрабатывают информацию и составляют акт взвешивания. Он передается в центр фиксации правонарушений, после чего собственнику машины направляется штраф.

В Минтрансе добавили, что отсутствие человеческого фактора в процессе контроля снижает коррупционные риски.

Но система АПВГК только создается. В рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги» к 2024 году планируется установить 387 «умных весов» на федеральных трассах и 366 — на региональных и местных. Сейчас на федеральной сети работает всего 31 АПВГК, на региональной — около 100. В Минтрансе и **Росавтодоре** не уточнили количество передвижных пунктов контроля.

При этом, уже практически готовая инфраструктура для пунктов весогабаритного контроля, кроме взвешивающего оборудования, успешно функционирует у компании «РТИТС» — оператора системы взимания платы с грузовиков свыше 12 т за нанесение ущерба дорожному полотну. В пресс-службе «РТИТС» сообщили, что инфраструктура госсистемы «Платон» включает почти 500 установленных на федеральных трассах рамок фотофиксации, а также 100 автомобилей наблюдения. Ежедневно передается более 2 млн фотографий, которые анализируются и хранятся в специально построенном едином центре обработки данных. И это позволяет получать подробную информацию о движении всех транспортных средств.

Как утверждают эксперты, интеграция АСВГК с действующей инфраструктурой «Платона» обеспечит государству значительную экономию бюджетных средств и времени на запуск системы контроля. При этом будут решены задачи сохранности автодорог и компенсации нанесенного дорожной сети вреда от проезда тяжелых грузовиков. Средства от сбора будут направлены на восстановление трасс и реализацию новых дорожных проектов.

Ранее автоматизированные пункты весогабаритного контроля успешно прошли демонстрационные испытания, а премьер-министр Михаил Мишустин утвердил правила возмещения вреда автодорогам от перегруженных фур.

В **Ространснадзоре**, который курирует весогабаритный контроль, и Минсельхозе на запросы «Известий» не ответили.

В письме «Грузавтотранса» автоперевозчики, в частности, просят главу государства дать поручение организовать централизованный контроль транспортировки сыпучих грузов (в первую очередь зерна). В объединении полагают, что решить проблему также поможет «тотальный контроль» во всех пунктах приемки — портах, терминалах, карьерах и так далее.

Проблему перегруза нужно решать там, где она «зарождается», в случае с зерном — на элеваторе, сказал «Известиям» председатель комитета инвестпрограмм развития портовой инфраструктуры Ассоциации морских торговых портов Дмитрий Морозов. Однако водитель не должен отвечать за груз, который ему навязали, в том числе шантажируя отдать его другому перевозчику, уверен эксперт. Для этого в КоАП нужно четко прописать ответственность именно владельца груза, заказавшего перевозку, за такие нарушения.

Крупнейшие экспортеры зерна — ТД «РИФ», ГК «Астон», Glencore — на момент публикации не предоставили комментарии.

Ужесточение контроля не решит проблему, а только выдавит с рынка малый бизнес, уверен индивидуальный предприниматель из Самары. Другой бизнесмен из Краснодара сказал «Известиям», что не работает с перегрузом. Но осенью и зимой без него обойтись невозможно, поэтому перевозками занимаются как раз те, кто готов пойти на это, добавил он.

Глава Института экономики транспорта НИУ ВШЭ Михаил Блинкин считает, что для эффективной борьбы с перевесом в любом случае придется вводить тотальный контроль за перегрузом. Он согласен, что нужно избавляться от «коррупционного» человеческого фактора, а также привлекать к ответственности грузовладельцев.

<https://iz.ru/972217/aleksandr-volobuev/ves-i-nyne-tam-ushcherb-dorogam-ot-peregruza-otcenen-v-desiatki-milliardov>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.07.02; РОСЖЕЛДОР ЗАСЛУШАЛ КАССЕТУ; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ВЕРНУЛИСЬ К ОБСУЖДЕНИЮ ПЕРЕХОДА НА НОВЫЙ ТИП ПОДШИПНИКОВ

Как стало известно “Ъ”, скандальный вопрос принудительной замены всех роликовых подшипников на вагонах на кассетные, казавшийся исчерпанным в прошлом году после критики занимавших тогда посты премьеров Максима Акимова и Дмитрия Козака, вернулся в повестку после смены правительства. В Росжелдоре прошло совещание, где обсудили итоги испытаний кассетных подшипников на обычных вагонах, подтверждающие их эффективность. Собеседники “Ъ” среди владельцев вагонов считают исследование необъективным и опасаются, что смена вице-премьеров приведет к возобновлению проекта перехода.

В Росжелдоре 6 февраля состоялось совещание, посвященное переводу железнодорожных вагонов на кассетные подшипники. Об этом “Ъ” рассказали участники совещания, удивленные тем, что к обсуждению предмета вернулись.

В сентябре 2019 года комиссии Совета по железнодорожному транспорту государств—участников Содружества, объединяющего страны с шириной колеи 1520 мм, а в октябре и сам совет одобрили введение обязательного требования об установке с 2021 года на всех грузовых вагонах РФ кассетных подшипников при капремонте с заменой колесной пары. 25 октября это решение было подкреплено приказом Минтранса. Владельцы вагонов отрицали обоснованность меры, указывая на нормальную эффективность роликовых подшипников в типовых вагонах (кассетные пока ставят только на инновационные) и дополнительные затраты, которые оценивали в 200–300 млрд руб. Свой протест они изложили в письме к первому вице-премьеру Антону Силуанову, вице-преьерам Дмитрию Козаку и Максиму Акимову, угрожая перерегистрацией вагонов в соседние страны. Последующее предостережение **Ространснадзора** закрыло и эту возможность: ведомство потребовало от ОАО РЖД разобраться с вопросом использования на сети роликовых подшипников с истекающим сроком службы, оно распространилось в том числе на парк сопредельных стран, все локомотивы и пассажирские вагоны.

Однако кампания по замене подшипников завершилась так же молниеносно, как возникла: 31 октября Дмитрий Козак и Максим Акимов дали поручение незамедлительно отменить приказ Минтранса (см. “Ъ” от 1 ноября), а 13 ноября господин Акимов поручил также в суточный срок отозвать и предостережение **Ространнадзора** (см. “Ъ” от 13 ноября).

Теперь дискуссия возобновилась. Предметом обсуждения на совещании стало заключение ВНИКТИ от 30 января о возможности применения подшипников кассетного типа в тележках грузовых вагонов.

Анализировались кассетные подшипники «ЕПК-Бренко» с адаптерами различных фирм, установленные на вагонные тележки типа 2 (18-100, самая распространенная тележка). В заключении говорится, что их применение «приведет к возможному повышению ресурса по сравнению с цилиндрическими подшипниками до 1,5 раз», боковое воздействие от вагонов с кассетными подшипниками на 4–7% ниже, чем от эталонного вагона, уровень напряжений в кассетном подшипнике в среднем ниже до 1,8 раза.

Источники “Ъ” среди владельцев вагонов отзываются о качестве исследования скептически. По проведенным испытаниям нельзя сделать достоверных выводов, сообщает другой источник “Ъ”. «Полностью зависящая от ОАО РЖД структура намеренно или нет провела их с множеством ошибок,— говорит он.— Среди грубейших — маленькая выборка, незначительный оцениваемый пробег, отсутствие реальных нагрузок, разные степени износа как самих подшипников — новые кассетные и старые роликовые,— так и тележек: опять же новые при использовании первых и отремонтированные — при вторых». Из-за всего этого нельзя сделать однозначный вывод о надежности конструкции, резюмирует собеседник “Ъ”, требуя сделать испытания открытыми и дать к ним доступ участникам операторского рынка. По словам другого источника, исследование не соответствует поручению вице-премьеров, требовавших провести тот тип испытаний и экономической оценки, который занимает не менее полугода. Впрочем, говорит один из участников совещания, представители ВНИКТИ и не пытались представить результаты как конечные.

По его мнению, само совещание не стоит воспринимать как признак начала реванша, оно было техническим. В ОАО РЖД “Ъ” пояснили, что комплекс испытаний грузовых вагонов с тележками, оборудованными кассетными подшипниками, проводится с целью определения степени эффективности их эксплуатации для всех заинтересованных сторон. **Минтранс** и **Росжелдор**, говорят в министерстве, руководствуются решениями, принятыми ранее правительством РФ. Но два других источника “Ъ” уверены, что к вопросу о принудительной замене еще вернуться: один из них полагает, что такая попытка будет предпринята на фоне смены курирующих вице-премьеров, поскольку господа Акимов и Козак больше не исполняют свои прежние обязанности.

<https://www.kommersant.ru/doc/4244384>

ИНТЕРФАКС; 2020.07.02; ИТОГИ ИСПЫТАНИЙ КАССЕТНЫХ ПОДШИПНИКОВ В ВАГОНАХ ПОЗВОЛЯЮТ СДЕЛАТЬ ТЭО «ДЛЯ ВСЕХ» ИНТЕРЕСАНТОВ - «ДОЧКА» РЖД

«Дочка» ОАО «Российские железные дороги» - АО «Научно-исследовательский и конструкторско-технологический институт подвижного состава» (ВНИКТИ, г.Коломна, Московская обл.) - подготовила техническое заключение о возможности применения кассетных подшипников в тележках грузовых вагонов.

Документ обсуждался на совещании в Федеральном агентстве железнодорожного транспорта (Росжелдор) РФ в четверг, говорят источники «Интерфакса» в транспортной отрасли. Агентство ознакомилось с содержанием заключения, датированного 30 января.

ВНИКТИ отмечает, что в ходе комплексных исследований буксовых узлов с подшипниками кассетного типа с адаптерами и традиционными роликовыми цилиндрическими подшипниками были проведены теоретические расчеты методом моделирования, стендовые и ходовые динамико-прочностные испытания, анализ воздействия на путь и сопротивления движению.

«Теоретически и экспериментально доказано, что применение кассетных подшипников снижает уровень динамической нагруженности боковой рамы (стандартной - ИФ) тележки модели «18-100» в зоне радиуса R55 (в углах полости крепления подшипника - ИФ), что приведет к возможному повышению ресурса по сравнению с цилиндрическими подшипниками до полутора раз. Максимальные расчетные значения напряжений в боковых рамах при кассетном подшипнике с адаптером на 5-8% ниже, чем при буксе с цилиндрическими», - говорится в документе.

В свою очередь, ходовые динамические испытания на аттестованных участках линии Голутвин-Озеры (малодеятельная ветка в Подмосковье) в январе 2020 г, показали снижение рамных сил на 3-6% на вагонах с кассетными подшипниками по сравнению с «вагоном-эталонном». Это сопоставимо с результатами испытаний в ноябре-декабре 2019 г. на маршруте Алтайская-Хабаровск и обратно в реальных эксплуатационных условиях, добавляет компания.

Испытания по воздействию на путь в кривых радиусом 300 м и 600 м показали, что боковое воздействие от вагонов с кассетными подшипниками в среднем на 4-7% ниже, чем у «вагона-эталон», что уменьшит износ гребней колес, пишет ВНИКТИ. По итогам определения удельного сопротивления движению вагонов в прямых участках отмечено, что до скорости 60 км/ч у вагонов с «кассетой» оно несколько выше, чем у «вагона-эталона», но на большей скорости показатели выравниваются. Также в ходе стендовых исследований выявлен «более низкий уровень напряжений» в кассетном подшипнике - «в среднем до 1,8 раза».

«По состоянию на 31 января испытания выполнены в объеме, необходимом для получения опытных данных при разработке технико-экономического обоснования (ТЭО - ИФ) для всех участников перевозочного процесса», - подчеркивают авторы заключения.

В нем также отмечается, что испытания будут продолжены в соответствии с программой комплексных исследований, утвержденной замглавы РЖД - главным инженером Сергеем Кобзевым (включая стендовые испытания буксовых узлов и ходовые - у подвижного состава), - для «установления рациональной конструкции адаптера» (с экспертным участием специалистов Российской академии наук).

Кроме того, «с учетом выявленного снижения уровня боковых сил в кривых у вагонов с кассетными подшипниками планируются продолжение сравнительных исследований по определению дополнительного сопротивления движению в кривой радиусом 600 метров», говорится в документе.

«Комплекс испытаний грузовых вагонов с тележками, оборудованными кассетными подшипниками, проводится с целью определения степени эффективности их эксплуатации для всех заинтересованных сторон», - уточнил «Интерфаксу» представитель «Российских железных дорог».

Как сообщалось ранее, инициатива о переводе с 2021 г. всего российского парка грузовых вагонов с традиционных роликовых подшипников на более дорогие кассетные начала активно продвигаться во II полугодии 2019 г. В начале сентября вопрос поднимался в Росжелдоре на научно-техническом совете (НТС) с участием производителей этих компонентов, представителей РЖД, научных организаций, вагоностроителей, вагоноремонтных предприятий и операторов подвижного состава.

По итогам встречи **Минтранс** отмечал, что «большинством участников заседания безусловно поддержана необходимость» перехода на «кассету». Правда, источники «Интерфакса» среди владельцев вагонов утверждали, что до этого тема широко не обсуждалась с операторским сообществом. Ее не рассматривал Союз операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ), который объединяет крупнейших собственников грузового подвижного состава. Да и присутствовавшие на заседании НТС не подтвердили готовность перевода «парка на «кассету», утверждал один из собеседников агентства.

Однако по линии «Российских железных дорог» и при поддержке инициативы **Минтрансом** вопрос был вынесен на уровень «вагонной» комиссии Совета по железнодорожному транспорту СНГ. А по его итогам рекомендация была вынесена на октябрьское заседание участников организации. Предложение предполагало обязательный переход на «кассету» с 2021 г. в процессе капремонта колесных пар, сформированных с использованием новых колес. Для этого планировалось внести соответствующие

изменения в руководящий документ по ремонту и техническому обслуживанию колесных пар в грузовых вагонах на сети с шириной колеи 1520 мм, утверждаемый Советом.

При этом председательствовавший на «вагонной» комиссии начальник профильного управления центральной дирекции инфраструктуры РЖД Михаил Сапетов в сентябре пытался убедить отраслевое сообщество в необходимости перехода на кассетные подшипники. «Там не все однозначно, если считать экономический эффект. Мы его обязательно будем считать. Будем обсуждать, в том числе, и цены на кассетные подшипники», - говорил он.

«Есть задача решения и с тележками (в типовых вагонах нет сертифицированных узлов с кассетными подшипниками - ИФ), и со всем остальным. Но это задачи технические, решаемые, и надо настроиться на решение этой задачи. Научно-технический прогресс не остановишь, рано или поздно он состоится. Чего оттягивать решение, когда мы реально можем решить общую задачу», - также заявлял менеджер, отмечая, что в Китае, например, весь парк был переведен на кассетные подшипники за 3 года.

Тем не менее, решения комиссии породили панику у значительной части рынка (в основном с типовыми вагонами): общие затраты на переоборудование подвижного состава в стране оценивались в сотни миллиардов рублей. Напор лоббистов «кассеты» достаточно быстро сформировал лагерь противников инициативы. Помимо прочего у оппонентов «кассеты» возникал вопрос, успеют ли российские производители к 2021 г. полностью удовлетворять возросшие потребности в такой продукции.

РЖД выражали уверенность, что проблем не будет, поскольку сейчас эти предприятия производят около 500 тыс. кассетных подшипников и обещают нарастить объемы производства к 2021 г. до 1,2 млн. Примерно столько подшипников, по данным Сапетова, потребуется для капитального ремонта и производства вагонов в стране. Кассетные подшипники в РФ выпускают 3 завода - шведской SKF и американской Timken, а также «ЕПК-Бренко» - совместное предприятие «Европейской подшипниковой корпорации» и Brenco (США).

Тем не менее, возглавляемая совладельцем «Европейской подшипниковой корпорации» Олегом Савченко Ассоциация производителей подшипников направила письма Максиму Акимову и Дмитрию Козаку (тогда - профильные вице-премьеры РФ) с просьбой обеспечить «эволюционный» переход к повсеместному применению в тележках грузовых вагонов кассетных подшипников вместо роликовых. Аналогичные обращения по своим каналам направляли СОЖТ и «Русская сталь». В итоге Козак поручил ведомствам рассмотреть вопрос, о результатах доложить в правительство, а при наличии разногласий с ассоциациями - урегулировать проблему на площадке кабинета министров.

Несмотря на это, с повестки октябрьского заседания Совета по ж/д транспорту СНГ вопрос о переходе на «кассету» снят не был и в итоге принято положительное решение (с оговоркой, что в СНГ за пределами РФ не будет ограничиваться использование вагонов с роликовыми подшипниками). В ответ операторы и грузовладельцы, управляющие половиной вагонов в России, пригрозили правительству РФ перерегистрировать в сопредельные страны парк, у которого подойдет срок замены подшипников.

Однако попытка «отыграть решение назад» успехом не увенчалась. 25 октября **Минтранс** подписал приказ о принятии решений Совета по ж/д транспорту СНГ к исполнению. Тем не менее, операторы добились обсуждения темы на вице-премьерском уровне - и оказались услышанными. Министерству транспорта было предписано в течение суток отменить свое решение.

Более того, были выставлены серьезные процедурные условия для продвижения этой темы в дальнейшем. Во-первых, должен пройти сертификацию по требованиям Таможенного союза типовой грузовой вагон на тележке с осевой нагрузкой (23,5 тс) с кассетными подшипниками. Далее в течение года **Минтрансу** и «Российским железным дорогам» полагалось обеспечить испытания этого подвижного состава и сопоставить экономическую эффективность такого подвижного состава при его эксплуатации с теми же параметрами у такого же вагона на тележке с роликовыми подшипниками.

Полученные результаты должны пройти публичное обсуждение с широким кругом заинтересованным министерств и объединений. Если будут найдены преимущества от эксплуатации вагона с кассетными подшипниками, РЖД и **Минтранс** смогут представить

в правительство предложения по «стимулированию использования» такого подвижного состава «посредством применения мер тарифного регулирования, исключив удорожание перевозки грузов» и «предусмотрев переходный период сроком на 10 лет».

Между тем, ни Акимов, ни Козак в новый состав правительства не вошли. Правда, если первый стал генеральным директором «Почты России», то второй - замглавы администрации президента РФ.

ИНТЕРФАКС; 2020.06.02; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРОАНАЛИЗИРУЕТ ДОКЛАД СЧЕТПАЛАТЫ О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОРГАНОВ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ - ПЕСКОВ

Новое правительство проанализирует доклад Счетной палаты по итогам аудита федеральных исполнительных органов за предыдущие годы, заявил пресс-секретарь президента РФ Дмитрий Песков.

«Это материал для анализа, его нужно проанализировать. Безусловно, его будут анализировать в правительстве», - сказал Песков журналистам в четверг, отвечая на вопрос, переданы ли итоги доклада президенту.

Он заметил, что доклад совсем новый и его еще предстоит прочитать.

Ранее сообщалось, что в соответствии с отчетом Счетной палаты система стратегического планирования федеральных органов исполнительной власти, подчиняющихся напрямую правительству (ФОИВ), разбалансирована и неэффективна.

Отчет посвящен результатам экспертно-аналитического мероприятия «Стратегический аудит формирования и достижения показателей деятельности федеральных органов исполнительной власти, руководство деятельностью которых осуществляет правительство РФ, в 2017-2018 годах и истекшем периоде 2019 года».

«Система стратегического планирования деятельности ФОИВ в настоящее время разбалансирована и неэффективна, недостаточно нормативно урегулирована и методически обеспечена, с низким уровнем контроля и исполнительской дисциплины. В этом состоянии она не способствует достижению национальных целей и требует совершенствования», - говорится в отчете.

По данным СП, в стратегическом планировании выявлены проблемы нормативного регулирования, методического обеспечения, организации контроля, открытости и доступности информации.

В отчете отмечается, что ни один из утвержденных планов деятельности ФОИВ на 2019-2024 годы не соответствует установленным требованиям. В их планы деятельности включено только 26% показателей госпрограмм и подпрограмм, за которые они отвечают. Из показателей национальных и федеральных проектов в планах учтено лишь 55%.

Объектами экспертно-аналитического мероприятия были Минздрав, Минкультуры, Минобрнауки, Минприроды, Минпромторг, Минпросвещения, министерство РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики, министерство по делам Северного Кавказа, Минсельхоз, Минспорта, Минстрой, Минтруд, **Минтранс**, Минфин, Минкомсвязи, Минэкономразвития, Минэнерго, ФАС, Роспотребнадзор, Рособrnадзор, Росприроднадзор, Росрезерв, Росмолодежь, Федеральное агентство по делам национальностей.

Исследовался период 2017-2018 годов и 9 месяцев 2019 года. Отчет утвержден на коллегии Счетной палаты 10 декабря прошлого года.

ИНТЕРФАКС; 2020.06.02; МИНТРАНС РФ ОПУБЛИКОВАЛ ПРОЕКТ НОВЫХ ПРАВИЛ ЗАЩИТЫ САМОЛЕТОВ ОТ ПТИЦ

Минтранс РФ опубликовал для публичного обсуждения проект федеральных авиационных правил по обеспечению орнитологической безопасности гражданской авиации.

Документ размещен на портале regulation.gov.ru. Он состоит из десяти глав, которые описывают: организацию орнитологического обеспечения полетов и функции конкретно работников оператора аэродрома; действия экипажей воздушных судов при полетах в сложной орнитологической обстановке; регламенты отпугивания птиц от аэродромов и

расследования случаев столкновений самолетов с птицами. Отдельная глава посвящена проведению занятий по авиационной орнитологии.

Публичное обсуждение проекта продлится до 27 февраля.

В настоящее время орнитологическое обеспечение полетов регулируется федеральными авиационными правилами «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации РФ». В этом документе требования к защите от птиц не конкретизированы, раскрываются в общих чертах. О разработке отдельных подробных правил **Минтранс** уведомлял на regulation.gov.ru в конце января. В случае согласования они могут вступить в силу в июне 2020 г.

В августе прошлого года самолет «Уральских авиалиний», выполнявший рейс из «Жуковского» в Симферополь, совершил аварийную посадку на кукурузном поле неподалеку от места вылета. Причиной происшествия стало попадание птиц в оба двигателя самолета. На борту было 226 пассажиров и семь членов экипажа, все остались живы.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Mintrans-podgotovil-pravila-zaschiti-aerodromov-ot-ptits-2020-02-06/>

<https://www.kommersant.ru/doc/4244349>

ИНТЕРФАКС; 2020.06.02; СОГЛАШЕНИЯ О ГЧП НЕ ЗАКЛЮЧАЮТСЯ, РЫНОК ЖДЕТ ЯСНОСТИ В НОРМАХ ЗАКОНОПРОЕКТА О ЗАЩИТЕ ИНВЕСТИЦИЙ - ГЛАВА КОМИТЕТА ГОСДУМЫ

Дискуссии вокруг законопроекта о защите и поощрении капитальных вложений (СЗПК) в части регулирования соглашений о государственно-частном партнерстве (ГЧП) привели к остановке процесса подписания данных соглашений, рынок встал, сообщил глава комитета по собственности Николай Николаев в ходе выступления на пленарном заседании Госдумы.

«Вот мы с вами уже в первом чтении приняли законопроект, так называемый инвестиционный кодекс, целая группа мер, которая направлена на поддержку предпринимательской длительности. При этом есть небольшой нюанс - ну, для кого-то большой, для кого-то небольшой - будет попадать под этот законопроект вопрос ГЧП и концессий или нет? И на самом деле, как только начался этот разговор - все, все встало. Весь рынок встал, ни одного соглашения о государственно-частном партнерстве попросту не заключается. Почему? Потому, что люди не знают, как им быть и на что они могут рассчитывать в своих взаимоотношениях с государством», - сказал депутат.

По его словам, ситуация с заключением соглашений должна восстановиться после принятия соответствующих положений в законопроекте.

Принятый Госдумой в первом чтении 10 декабря законопроект о защите инвестиций предполагает стабилизацию ряда тарифных, таможенных и налоговых условий для инвесторов, которые заключат с государством специальные соглашения о защите - СЗПК. Претендовать на стабилизацию условий могут проекты, достигшие определенного порога собственных инвестиций.

Изначально разработчик документа, Минфин, планировал решить проблему отсутствия координации уже действующих норм закона о концессиях и ГЧП с новым законопроектом так: для старых соглашений о ГЧП и концессиях ввести учет обязательств и рисков, не меняя соглашений, а для новых, через 2 года, унифицировать стабилизационные условия.

В среду стало известно, что государственно-частные партнерства будут исключены из сферы регулирования закона о защите и поощрении капвложений. Как сообщили «Ведомости» со ссылкой на неназванных чиновников, соответствующее решение было принято во вторник на совещании у первого вице-преьера Андрея Белоусова.

Президент Владимир Путин рекомендовал Госдуме и правительству РФ обеспечить принятие пакета законопроектов о защите капиталовложений и поощрении инвестиций до 30 апреля.

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2020.07.02; КАБИНЕТУ МИХАИЛА МИШУСТИНА ПРЕДСТОИТ ЦИФРОВИЗАЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ И

МОДЕРНИЗАЦИЯ ВНЕШНИХ КОММУНИКАЦИЙ С ОБЩЕСТВОМ И МЕДИАСРЕДОЙ

Два новых лозунга Белого дома в четверг, 6 февраля, обнародованы председателем правительства Михаилом Мишустиным на заседании кабинета министров. «Дебюрократизация» в приложении к правительству предполагает изменение правил и сроков согласования документов, новые коммуникационные правила, а также, предположительно, акцент на цифровые управленческие технологии. «Дерегулирование» отраслей рассматривается пока как возможность. Вице-премьеру—главе аппарата правительства Дмитрию Григоренко поручено «систематизировать» работу над решениями правительства с точки зрения потенциального социального и имиджевого эффекта.

Рабочее заседание правительства Михаил Мишустин открыл кратким выступлением, обобщающим состоявшееся накануне совещание с президентом Владимиром Путиным (см. “Ъ” от 6 февраля). Михаил Мишустин объявил о «систематизации / инвентаризации» инициатив последних месяцев в ведомствах и у вице-премьеров на предмет их соответствия новым задачам и нацпроектам, а также их влияния на уровень жизни населения, имидж власти и их возможный общественный резонанс.

На уровне Белого дома систематизация поручена Дмитрию Григоренко — впрочем, пока нет даже предположений о том, как институционально может быть устроена такая работа. До сих пор стандартно вопросы «социального эффекта» решений власти, равно как и «резонанса» регуляторных решений, были сосредоточены в двух центрах — на уровне министерств и министров, а также во взаимодействии Белого дома и администрации президента, поскольку эти вопросы негласно относились к категории «политических» и публично на уровне исполнительной власти, традиционно считавшейся технократической, не обсуждались.

Белый дом с 2012 года довольно непоследовательно и неактивно развивал систему оценки регулирующего воздействия (ОРВ), но ее целью была оценка воздействия регуляторных актов на бизнес, не предполагавшая прямого анализа воздействия решения на население, его доходы и его реакции на действия правительства. Фразу премьер-министра «работа правительства — это решение проблем людей, а не формализм» можно в принципе рассматривать как дежурную, однако, если институты «оценки социального воздействия» в Белом доме будут работать хотя бы неформально, но по каким-то правилам (все последние десятилетия они почти всегда обосновывались интуицией высших должностных лиц), правительство должно будет отказаться от статуса структуры, технологично выполняющей любые решения других ветвей власти.

Отметим, из слов Михаила Мишустина (он, в частности, критически оценил решение о кратном росте автоштрафов в проекте КоАП как «сырое» и в целом предостерег коллег от публикаций промежуточных и резонансных идей госрегулирования, что, видимо, анонсирует ужесточение коммуникационных правил Белого дома) следовало, что в правительстве должны разделять социальный и в широком понимании медийный эффект решений: практически вся политика правительств РФ с 1994 года строилась на предположении, что это одно и то же. Это принципиально новая задача для аппарата, которая, видимо, должна увязываться с отраслевыми задачами вице-преьера Дмитрия Чернышенко в медиасфере — медиаотрасль в России, напомним, остается де-факто государственной, коммуникационный аппарат власти выстроен в 2002–2004 годах и оставался очень архаичным.

Проблемы с реализацией проектов предыдущего правительства, которые во многом обсуждались накануне у президента, Михаил Мишустин предложил решать в том числе через программу «дебюрократизации».

В данном случае из его пояснений следовало, что в правительстве готовы корректировать внутренние правила игры, позволяющие вице-преьерам, министерствам и ведомствам манипулировать сроками и процедурами согласования проектов нормативно-правовых актов: с этой проблемой в Белом доме пытались бороться в 2001–2004, 2007–2012 и 2014–2017 годах, в том числе через институты внешнего (АП) и внутреннего контроля исполнения поручений. Пока, по данным “Ъ”, рассматриваются два механизма —

цифровизация административных процессов и изменения схемы и сроков согласования проектов нормативно-правовых актов. По данным “Ъ”, уже 29 января первый вице-премьер Андрей Белоусов на своем совещании с аналитическим центром правительства и Минэкономки поручил к июлю создать новую версию цифровой платформы проектной деятельности в Белом доме. На уровне всей исполнительной власти такого же рода мероприятий, очевидно, имеет смысл ждать от вице-премьеров Григоренко и Чернышенко — речь в любом случае идет о развитии и интеграции существующих аналитических и управленческих систем.

Второй новый лозунг, выдвинутый господином Мишустиним,— «дерегулирование» как способ в том числе решения социальных проблем.

Это также относительно новый принцип (его несколько раз реализовывали с определенным успехом в правительствах Дмитрия Медведева и Владимира Путина, но в основном с экономическими акцентами и чаще всего с привязкой к предпринимательскому климату), премьер-министр отнес его ко «всем отраслям» и традиционно к бизнесу, но пока поручил лишь оценить потенциальные преимущества дерегулирования, а также продолжать работу по реформе КНД и «регуляторной гильотине».

Повестка дня самого заседания правительства состояла в основном из вопросов почти технического свойства: выделение уволившимся военным служащим земли под ИЖС как альтернатива выделению жилья, вопросы Минфина и Миннауки. На следующем заседании, напомним, в Белом доме будет обсуждаться вопрос, прямо связанный с темой выступления Михаила Мишустина,— это «социальные» поправки к бюджету на 2020–2022 годы.

<https://www.kommersant.ru/doc/4244383>

ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ; 2020.07.02; ПРИБЫЛИ ПО СПИСАНИЮ: ГОСКОМПАНИЯМ ЗАПРЕТЯТ ЗАНИЖАТЬ ДИВИДЕНДЫ; БЮДЖЕТ ЕЖЕГОДНО НЕДОПОЛУЧАЕТ БОЛЕЕ 100 МЛРД РУБЛЕЙ ИЗ-ЗА ОТРАЖЕНИЯ НЕДЕНЕЖНЫХ РАСХОДОВ В ОТЧЕТНОСТИ КОРПОРАЦИЙ

Госкомпаниям запретят учитывать так называемые неденежные убытки при расчетах прибыли, а затем и суммы дивидендов, рассказали «Известиям» высокопоставленный чиновник в правительстве и собеседник, близкий к Минфину. Речь идет о таких расходах, как, например, обесценение активов или изменение курсовых разниц. Бюджет ежегодно теряет более 100 млрд рублей дивидендов из-за занижения чистой прибыли на величину «бумажных» затрат, уверяют источники. В пресс-службе Минфина актуальность проблемы признали, но от подробностей воздержались.

Федеральная чистка

Минфин обяжет госкомпанию очищать свою прибыль от неденежных убытков при расчетах сумм дивидендов. Как сказал собеседник «Известий», знакомый с планами ведомства, это будет закреплено в законодательстве. Организациям запретят учитывать практически любые некассовые и разовые расходы, кроме амортизации. Например, будет нельзя включать в отчетность обесценение активов или убытки от изменения курсовых разниц.

— Госкомпания периодически совершают чудеса учета, «роняют» прибыль через некассовые корректировки и в результате перечисляют минимум дивидендов. Можно написать на бумаге что угодно, но фактический финансовый результат от этого не поменяется, — объяснил проблему источник «Известий».

По словам собеседников, в 2018 году бюджет лишился примерно 100 млрд рублей дивидендов из-за того, что госкомпания включили некассовые расходы в расчеты чистой прибыли.

— Действительно, наблюдаются случаи, когда госкомпания не корректируют базу для расчета дивидендов на сумму некассовых расходов. Данный вопрос требует рассмотрения, — заявили «Известиям» в пресс-службе Минфина.

Некассовые операции должны отражаться в бухгалтерском учете обособленно, но по-прежнему многие компании и госучреждения включают их в расходы, знает руководитель

аналитического департамента AMarkets Артем Деев. По его мнению, это часто ведет к искажению показателей финансовой отчетности предприятия, в том числе отражается на показателях чистой прибыли.

Миллиарды на бумаге

Аналитики рейтингового агентства «Эксперт РА» по просьбе «Известий» подсчитали, какую чистую прибыль крупнейшие госкомпании могли показать, если бы очистили ее от «бумажных» расходов и доходов. Они проанализировали отчетность по международным стандартам 10 крупнейших компаний. Период оценки: 2018 год, итоги 2019-го пока не опубликованы. В расчеты аналитики включили такие некассовые операции, как переоценка основных средств, изменения курсовых разниц, справедливой стоимости фининструментов, отчисления в резервы и ряд других.

В 2018 году максимальное расхождение между фактическим и теоретическим результатом зафиксировано у «Газпрома»: официальная прибыль монополии — 1,5 трлн рублей, очищенная могла бы составить 1,7 трлн. Второе место у РЖД. Госкомпания показала 35 млрд рублей прибыли, а без некассовых расходов и доходов организация могла бы закончить год с 204 млрд рублей. На третьем — «РусГидро»: 32 против 75 млрд рублей.

«Известия» обратились в госкомпании с вопросами: поддерживают ли они инициативу Минфина, учитывают ли некассовые расходы при расчетах дивидендов и какова их сумма за последние три года.

В «РусГидро» уточнили, что с 2019 года компания обновила дивидендную политику. Влияние неденежных расходов на сумму дивидендов нивелировано: установлен минимальный размер выплат на основе среднего значения за три года, предшествующие отчетности. У «Алрось» за базу расчета платежей по дивидендам взят свободный денежный поток, заявили в пресс-службе организации. Он представляет собой операционную прибыль за вычетом инвестиций, уточнили там. Иными словами, это не бухгалтерский показатель, на который могут оказывать влияние неденежные факторы, подчеркнули в компании.

В «Газпроме» в ответ на запрос предложили ознакомиться с дивидендной политикой общества, утвержденной в конце 2019 года. В Сбербанке и РЖД от комментариев отказались. Остальные госкомпании не ответили на запрос.

По прогнозам Минфина, в 2020 году в бюджет должно поступить 543 млрд рублей в виде дивидендов, а в 2021–2022 годах — 676 и 794 млрд рублей.

В отражении некассовых расходов в отчетности нет ничего криминального — даже наоборот, компании должны проводить переоценку, чтобы акционер знал реальную стоимость своих активов, заявил начальник аналитического управления УК «Арсатера» Артем Абалов. Другое дело, если организация заинтересована в минимизации дивидендных выплат, она может пересчитывать стоимость основных средств в ситуациях, когда это не требуется, уточнил эксперт. С его точки зрения, позиция Минфина в данном случае вполне обоснована: госкомпании зачастую инвестируют с довольно низкой эффективностью, поэтому разумнее изымать у них прибыль, а не оставлять.

Мнение поддержал и младший директор отдела корпоративных и суверенных рейтингов «Эксперт РА» Игорь Чернов. Однако он подчеркнул, что применять к компаниям общий подход корректировки на все неденежные статьи нежелательно. Нужно анализировать каждый конкретный случай неденежных списаний в отчетности.

<https://iz.ru/973152/dmitrii-grinkevich/pribyli-po-spisaniuu-goskompaniiam-zapretiat-zanizhat-dividendy>

**КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ;
2020.07.02; «ТРАНСКОНТЕЙНЕР» ЗАГРУЗЯТ ПО «ДЕЛУ»; ГРУППА ХОЧЕТ
СМЕНИТЬ РУКОВОДСТВО НОВОГО АКТИВА И СОБСТВЕННЫЙ ТОП-
МЕНЕДЖМЕНТ**

Как стало известно “Ъ”, группа «Дело» все-таки решила сменить руководителя «Трансконтейнера», контроль над которым получила в декабре. Вместо Вячеслава Сараева компанию может возглавить нынешний президент FESCO Александр Исурин. Планируются и другие кадровые перестановки в «Трансконтейнере», а также серьезное

изменение управляющей структуры самой группы «Дело», операционным руководителем которой станет выходец из «Нефтетранссервиса» Артем Поляков.

Как рассказали источники “Ъ”, близкие к «Трансконтейнеру», группа «Дело», в декабре купившая контрольный пакет акций компании за 60 млрд руб., хочет сменить ее руководство. Слухи об этом появились еще в январе, но до сих пор в группе такие планы отрицали. По данным “Ъ”, в качестве замены гендиректора «Трансконтейнера» Вячеслава Сараева рассматривается кандидатура президента FESCO Александра Исурина. Источники “Ъ” поясняют, что он может покинуть свой пост в середине февраля и прийти в «Трансконтейнер» в середине марта.

Точная формальная управленческая структура компании пока неизвестна. Однако, добавляет один из собеседников “Ъ”, будут и другие перестановки. Например, финансами «Трансконтейнера» займется выходец из «Калашникова» (покинул концерн в ноябре 2019 года) Павел Скачков, также в компанию придет бывший совладелец обанкротившегося в 2018 году банка «Финансово-промышленный капитал» Сергей Долгов. Экс-глава «Трансконтейнера» Петр Баскаков может войти в совет директоров компании и занять кресло заместителя его председателя.

Изменения происходят и в руководстве группы «Дело». Нынешний глава УК «Дело» Игорь Яковенко, в последние десять месяцев совмещавший этот пост со своей исходной должностью гендиректора «Делопортс», сохранит только последнюю. Господин Яковенко в разговоре с “Ъ” отказался от комментариев, отметив, что такой информацией не владеет. Новым гендиректором УК станет Артем Поляков, до мая 2019 года возглавлявший «Нефтетранссервис». Господин Поляков сообщил лишь, что сейчас руководит ГК «Юнитайл».

В реальной управленческой структуре «Дела» Артем Поляков станет первым исполнительным вице-президентом (пост президента занимает Сергей Шишкарёв). Также в группе будут два старших вице-президента Андрей Яценко и Дмитрий Паньков (они уже указаны в этих должностях на сайте «Дела») и шесть просто вице-президентов. Свой пост сохранит финансовый директор УК «Дело» Елена Суркова, новыми вице-президентами станут партнер господина Шишкарёва Сергей Заворотынский и Михаил Максимов, более десяти лет назад возглавлявший екатеринбургский аэропорт Кольцово, затем работавший в правительстве Свердловской области, а в последние годы упоминавшийся в связи с небольшим сервисом Lafka по доставке продуктов в Москве (по данным источников “Ъ”, запущен в 2016 году и закрыт в 2018 году). Кандидаты еще на три кресла «обсуждаются».

В группе «Дело» подтвердили изменения в ее руководстве и отказались обсуждать перестановки в «Трансконтейнере» до их утверждения советом директоров.

По данным “Ъ”, ближайшее заседание совета, в котором пока нет представителей группы, должно пройти в феврале. Внеочередное собрание акционеров, на котором будет утверждаться новый состав совета, назначено на 26 марта. Сейчас в нем шесть представителей ОАО РЖД, чей пакет купило «Дело», и пять — «Енисей Капитала» Романа Абрамовича и Александра Абрамова (контролируют 25,1% акций и представляют интересы ВТБ, владеющего 24,8%). В ОАО РЖД, «Енисей Капитале» и ВТБ отказались уточнить, поддержат ли планируемые кадровые перестановки.

Источник “Ъ”, близкий к FESCO, отмечает, что с назначением Александра Исурина могут возникнуть и сложности, связанные с отсутствием у него российского гражданства (по данным другого собеседника “Ъ”, он гражданин Латвии). В FESCO господин Исурин занимает пост президента, но у Владивостокского морского торгового порта как у стратегического актива собственный гендиректор, поясняет источник “Ъ”. Партнер ЮСТ Александр Болوماتов отмечает, что в целом процедура назначения иностранца на пост руководителя российской компании несложна и «достаточно технологична», нужно переоформить документы и получить согласие МВД. Если новая позиция связана с доступом к секретности, уточняет юрист, есть возможность оформить его на другого топ-менеджера, например заместителя гендиректора по безопасности. Кроме того, возможно разделение формальной должности гендиректора и поста реального руководителя, например, через введение дополнительного кресла президента или исполнительного директора.

<https://www.kommersant.ru/doc/4244351>

ИНТЕРФАКС; 2020.06.02; МИНИСТР ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА КАРЕЛИИ И ЗАМГЛАВЫ АЭРОПОРТА «ПЕТРОЗАВОДСК» ЗАДЕРЖАНЫ ПО ДЕЛУ О ВЗЯТКЕ

В Карелии задержаны министр республиканского правительства и заместитель директора по строительству аэропорта «Петрозаводск» в рамках уголовного дела о взятке, сообщили «Интерфаксу» в СУ СК региона.

«Задержаны оба», - сказал собеседник агентства.

Уголовное дело было возбуждено в отношении заместителя директора по строительству аэропорта «Петрозаводск» по факту получения взятки. По данным ведомства, замдиректора аэропорта, имя которого СКР не называет, инкриминируется пп. «а, в» ч. 5 ст. 290 УК РФ (получение взятки группой лиц по предварительном сговору, в крупном размере).

«По версии следствия, в период с ноября 2019 года по февраль 2020 года подозреваемый, действуя в составе группы лиц по предварительному сговору с министром по дорожному хозяйству, транспорту и связи республики Карелия, получили от представителей коммерческой организации взятку в сумме не менее 800 тыс. рублей за оказание содействия в заключении договора подряда на выполнение работ по строительству объекта на территории аэропорта и беспрепятственную приемку и оплату выполненных работ», - говорится в сообщении СК.

В ближайшее время следователи будут решать вопрос об избрании им меры пресечения в виде заключения под стражу. По делу проводятся следственные действия, направленные на установление всех обстоятельств совершенного преступления.

Официальный сайт правительства республики опубликовал комментарий главы региона Артура Парфенчикова, в котором он заявляет, что уволит Алексея Кайдалова (министра по дорожному хозяйству, транспорту и связи республики Карелия - ИФ).

«Закон един для всех, независимо от должности, которую человек занимает. Уверен, что наши правоохранительные органы разберутся в случившемся, сделают это профессионально и компетентно. Более того, считаю необходимым поблагодарить их за активность и профессионализм в борьбе с коррупцией. Это жесткое и эффективное напоминание чиновникам всех уровней власти и управления: Карелия не место для реализации корыстных планов и намерений. Для нас произошедшее - это настоящее ЧП, которое отразится на репутации республики. Сейчас нам предстоит принять ряд управленческих решений, чтобы не затормозить реализацию проектов в сфере дорожного хозяйства. Алексей Кайдалов будет уволен - соответствующий указ подпишу сегодня», - заявил Парфенчиков.

Пресс-секретарь Главы Карелии Марина Кабатюк в свою очередь отметила, что Кайдалов был приглашен работать в правительство Карелии на должность министра по дорожному хозяйству, транспорту и связи в 2018 году по рекомендации коллег.

«До этого момента Артур Парфенчиков не был с ним лично знаком. Ранее Алексей Кайдалов работал в администрации Санкт-Петербурга и был вице-губернатором Ненецкого автономного округа. В Карелию был приглашен как специалист для решения вопросов развития авиасообщения и строительства сложных инфраструктурных объектов», - отметила Кабатюк.

РИА НОВОСТИ; 2020.06.02; В ТРЕХ ПУНКТАХ ПРОПУСКА В ДФО ОТЛОЖИЛИ ЗАПУСК РЕЖИМА ЭЛЕКТРОННОЙ ВИЗЫ

Введение режима электронных виз в пунктах пропуска «Амурзет», «Покровка» и «Забайкальск» на российско-китайской границе на Дальнем Востоке, запланированное на февраль, переносится на 2021 год, сообщили РИА Новости в пресс-службе Минвостокразвития РФ.

Ранее глава министерства Александр Козлов сообщил, что с февраля 2020 года режим электронной визы начнет действовать еще в шести пунктах пропуска на Дальнем Востоке, речь шла о пунктах «Амурзет» (Еврейская автономная область), «Покровка» и

«Хабаровск» (Хабаровский край), «Забайкальск» (Забайкальский край), «Благовещенск» (Амурская область) и «Кяхта» (Бурятия). Позже в пресс-службе Минвостокразвития уточнили, что в пунктах «Хабаровск», «Благовещенск» и «Кяхта» режим электронной визы заработает не раньше весны 2020 года.

«После процедур третьего чтения в Госдуме, принятия Советом федерации РФ и подписания президентом РФ будет подписано постановление правительства РФ. Все вместе это займет какое-то время, и мы ожидаем начало работы трех пунктов пропуска: смешанный пункт пропуска «Благовещенск», автомобильный пункт пропуска «Кяхта» и речной пункт пропуска «Хабаровск» не раньше весны. Все остальные пункты пропуска ДФО заработают в 2021 году, когда будут оснащены специальным оборудованием для считывания электронной визы», - сообщили в пресс-службе.

Законопроект о распространении упрощенного порядка въезда иностранных граждан в РФ по электронным визам на автомобильные, речные и смешанные пункты пропуска, расположенные на территории ДФО, был внесен в Госдуму правительством в августе 2019 года. Как отмечается в пояснительной записке к законопроекту, предлагаемые изменения создадут благоприятные условия для привлечения иностранных туристов на Дальний Восток.

С 8 августа 2017 года иностранцы могут получить электронную визу для въезда в Россию через пограничные пункты пропуска на Дальнем Востоке, в частности через аэропорты Владивостока, Хабаровска, Южно-Сахалинска, морские порты Владивостока и Петропавловска-Камчатского и другие. Режим электронных виз также работает в Санкт-Петербурге, Ленинградской и Калининградской областях.

<https://ria.ru/20200206/1564303672.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.06.02; КЛЮЧЕВЫЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ В ПЕРМИ ДОЛЖНЫ ПРОДОЛЖАТЬСЯ - РЕШЕТНИКОВ

Бывший губернатор Пермского края Максим Решетников, возглавивший с 21 января министерство экономического развития РФ, надеется, что назначенный врио главы региона Дмитрий Махонин продолжит реализацию ключевых инфраструктурных проектов в крае.

«Уверен, (Махонин - ИФ) сможет продолжить все ключевые инфраструктурные проекты, которые так ждут жители региона. Буду помогать», - написал Решетников в своем инстаграм-аккаунте.

Он отметил, что пермяк Махонин понимает потребности жителей и «никогда связь с краем не терял».

6 февраля Владимир Путин подписал указ, которым назначил временно исполняющим обязанности губернатора Пермского края Дмитрия Махонина - экс-начальника управления ФАС России по контролю топливно-энергетического комплекса.

Ранее Пермский край возглавлял Максим Решетников, который 21 января стал министром экономического развития РФ, сменив на этом посту Максима Орешкина.

Решетников руководил Пермским краем с 2017 года. За это время в регионе начались, в частности, такие инфраструктурные проекты, как обновление эспланады, создание культурно-общественного пространства на заводе им. Шпагина. При нем был поднят вопрос о закрытии желдорпутей между станциями Пермь-1 и Пермь-2, где в будущем предполагается построить ветку скоростного трамвая с перспективой продления ее до транспортно-пересадочного узла «Мотовилиха». Этот проект, в частности, направлен на продолжение развития городского общественного пространства и набережной Камы.

Возглавляя регион, Решетников поднял вопрос о спрямлении шоссе Космонавтов до аэропорта, запустил реформу общественного городского транспорта в Перми. В конце 2019 года он объявил о планах строительства концертно-спортивного комплекса в столице Прикамья.

Кроме того, при Решетникове были возобновлены беспокоившие жителей вопросы по строительству новой сцены театра оперы и балета, нового железнодорожного вокзала, аквапарка, а также запущены другие проекты.

Решение о назначении выборов губернатора региональный избирком будет принимать в июне, планируется, что они пройдут в сентябре текущего года.

ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА ЛОРИЯ, АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2020.07.02; «СИСТЕМА ПОЗВОЛИТ ПОЛИЦИИ В РЕЖИМЕ ОНЛАЙН ПОНИМАТЬ, КТО УПРАВЛЯЕТ ТАКСИ»; ЗАМЕСТИТЕЛЬ МЭРА МОСКВЫ МАКСИМ ЛИКСУТОВ — ОБ УЖЕСТОЧЕНИИ КОНТРОЛЯ ЗА ТАКСИСТАМИ, НОВЫХ СТАНЦИЯХ МЕТРО И БУДУЩЕМ СТОЛИЧНЫХ ПАРКОВОК

Московские таксисты не смогут находиться за рулем больше восьми часов подряд — уже в этом году в столице заработает система, которая позволит контролировать время их работы и сделает невозможным переключение от одного агрегатора к другому. А связанный с базой ГИБДД единый реестр компаний, передающих заказы водителям, поможет полиции увидеть, кто реально управляет такси или машиной каршеринга. Об этих и других новшествах, которые ждут москвичей, в интервью «Известиям» рассказал заместитель мэра столицы, руководитель департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Максим Ликсутов.

Обновленное метро

— Недавно Дептранс подвел итоги 2019 года. Что вы считаете самым важным событием в транспортном комплексе столицы?

— Первый и самый важный проект, которым мы занимались последние два года, — запуск Московских центральных диаметров, первого и второго. В нем совместно работали правительство РФ, правительство Московской области, «Российские железные дороги», Министерство транспорта РФ. В ноябре 2019 года диаметры начали действовать в режиме наземного метро.

Если раньше пассажиры из Московской области выходили на первой ближайшей станции, чтобы пересесть на метрополитен с пригородной железной дороги, то теперь мы видим, что длина поездок увеличилась почти на четверть. Люди всё больше пользуются всеми преимуществами беспересадочного движения по диаметру. Это, наверное, не единственный, но главный проект, которому было отдано много сил и средств.

— В Москве сильно сократилось количество поездок на личном транспорте: с 2010 года на треть.

— Совершенно верно. Важный показатель качества транспортной системы — количество поездок на городском транспорте выросло намного больше, чем количество поездок на личном транспорте. Соотношение примерно 70 на 30 в утренний час пик: около 70% людей добираются на работу в Москве на общественном транспорте, примерно 30% — на личном. Москва — одна из ведущих транспортных систем в мире по количеству пользователей городского транспорта в утренний и вечерний часы пик.

— Достигнут ли предел или этот процесс будет продолжаться?

— В городах и странах, где соотношение между личным и общественным транспортом еще больше, введены очень жесткие ограничения для использования личных машин. Где-то даже действуют вообще лимиты на их приобретение — например, в Сингапуре. В Токио вы можете купить машину, но не сможете зарегистрировать ее, если в радиусе 400–600 м от места вашего жительства нет гаража или парковочного места — не просто на улице, а именно принадлежащего вам, или взятого вами в аренду. Не будем говорить и про Лондон с его платным въездом и огромной стоимостью парковки.

В Москве этого нет, каких-то жестких решений не планируется, поэтому мы будем стараться сделать поездку на городском транспорте удобнее, дешевле, надежнее и безопаснее, чем на личном транспорте. Такая задача: за счет конкуренции с личным транспортом хотим, чтобы на городском транспорте было больше пассажиров.

Также нужно четко понимать, что городской транспорт намного более экологичен, чем личный. На мой взгляд, всем нам, жителям Москвы, не безразлично, каким воздухом дышим мы и наши дети.

— Что в этом году ждет пассажиров метро — самого массового вида общественного транспорта?

— По утвержденному плану должны открыться около восьми станций. Это огромное количество — европейские и даже некоторые азиатские города в год строят по одной. Доступность метрополитена увеличится, надежность всей транспортной инфраструктуры тоже будет расти.

— Будет ли обновляться подвижной состав?

— У нас одна из самых крупных в мире программ по обновлению городского транспорта. В этом году мы собираемся получить примерно 2,5 тыс. единиц техники. Это 300 электробусов, примерно 100 трамваев, 600 новых вагонов метро, остальное — наземный транспорт, разного вида автобусы. Такая огромная программа позволит нам добиться того, что городской транспорт станет экологичнее, уменьшится количество выбросов, придет новый подвижной состав с системой кондиционирования, отопления, удобными платформами для маломобильных граждан и тех, кто путешествует по городу с колясками, с детьми.

Также в транспортную систему города добавится примерно 15 тыс. новых единиц машин такси и каршеринга.

— А какие именно станции метро будут открыты?

— Строится примерно 40 станций, работа идет в круглосуточном режиме. Я бы не хотел конкретные станции называть, но мы рассчитываем, что откроется примерно восемь станций. Думаю, все ждут Некрасовскую линию, которая запустится уже скоро, продолжения Большой кольцевой линии метро. Основное количество новых станций будет в рамках этих двух больших проектов.

— В Европе, по словам экспертов, очень силен тренд на развитие рельсовых видов транспорта. Нужно ли делать на него ставку и в Москве?

— Преимущества у рельсового транспорта точно есть. Первое — это электрический транспорт с фактически нулевыми выбросами. Вторая важная вещь — провозная способность рельсовых видов транспорта. На первом месте стоит метро — провозная способность линии метрополитена примерно 50 тыс. человек в час, на втором месте, как ни странно для многих, — трамвай, который может перевозить около 15–20 тыс. пассажиров в час.

Современные технологии укладки трамвайных рельсов убирают все риски, связанные с шумом, вибрацией, — этого уже вообще нет. В прошлом году мы реконструировали больше 30 км, в этом году у нас в планах — переложить от 40 до 50 км существующих рельсов по новой технологии. Там уровень шума снижается на 30–40%, под рельсы кладутся специальные виброгасящие резиновые маты, ставятся специальные стрелочные переводы, и сама тележка в трамвае поворотная. Знакомого с детства скрипа, когда трамвай входит в кривую, уже нет. Это даже стало проблемой — люди не слышат, как приближается трамвай, поэтому мы ставим дополнительные световые сигналы на вагон, чтобы человек чувствовал приближение трамвая. Он едет фактически бесшумно. Важно, что трамвай — российского производства.

— Важная для автомобилистов вещь — строительство дорог. Что было сделано в прошлом году и что построят в нынешнем?

— Сегодня главный мегапроект — система хордовых магистралей.

В 2019 году мои коллеги из строительного комплекса полностью завершили строительство Северо-Западной хорды. В высокой степени готовности находятся Северо-Восточная хорда и Южная рокада. Начали возводить Юго-Восточную хорду.

Эти дороги создадут дополнительные скоростные связи между районами в срединной части города, то есть примут на себя трафик с Третьего транспортного кольца и МКАД, которые крайне перегружены.

Парковка — для резидента

— Болезненная тема для москвичей — бесплатные парковки, которых становится всё меньше, а в ряде районов их вообще отменяют. Может быть, нужно ввести норму на количество бесплатных парковок в городе?

— Бесплатная парковка, конечно, должна быть в каких-то районах, но в некоторых, особенно жилых, это — не всегда полезная вещь именно для тех, кто постоянно проживает поблизости.

При использовании парковочного пространства приоритет у местных жителей, которые проживают в конкретном доме около конкретной улицы. Они имеют право получить резидентное разрешение. Оно бесплатное, если вы не стоите ночью, а если круглые сутки, то платите 3 тыс. рублей в год. Если местный житель получает преимущество в цене за парковку относительно тех, кто приезжает в соседний торговый центр, в офис, коммерческий объект, жители выигрывают от того, что больше мест остается именно им. Второй момент программы, которую мы реализуем, — часть мест отдать только жителям. В Москве уже около 280 мест, где парковка разрешена только местным жителям. У нас строгий ориентир на интересы тех, кто проживает в конкретном доме столицы. Этот приоритет будет и дальше сохраняться.

— А количество платных парковочных мест будет увеличиваться? Их ведь тоже не хватает, и часто парковки заняты машинами каршеринга.

— Мы делали анализ, кто пользуется каршерингом, по некоторым районам города. Оказалось, что примерно 60% пользователей каршеринга, оставившие машину около жилых домов, — жители этого же дома. С учетом интересов жителей я бы не сказал, что каршеринг вредит и занимает парковку просто так. Раз там появилась машина, значит, спрос на нее есть именно в этом месте, именно у тех, кто там проживает.

Расширения платной парковки — очень точечные, в интересах местных жителей, либо когда мы видим, что ситуация напряженная. Открывается станция метро, приезжает огромное количество машин из других регионов, и мы вынуждены какие-то меры вводить, чтобы обезопасить людей от притока автомобилей.

Вообще количество мест на улично-дорожной сети мы обычно не сокращаем, всегда стараемся при реконструкции, связанной с организацией дорожного движения, не сокращать количество парковочных мест. Мы понимаем, насколько они важны. Но всё равно есть вещи, связанные с безопасностью дорожного движения и пропускной способностью улицы: либо машина стоит и занимает ряд, либо по этому ряду могут проезжать автомобили, городские автобусы.

— В 2020 году планируется повышение стоимости парковки?

— Если платная парковка загружена больше, чем на 80%, и автомобилисты вынуждены ездить хаотично, высматривая места, где можно поставить машину, мы принимаем решение об изменении стоимости парковки. Локально такие вещи могут быть, но нет конкретных решений, чтобы я мог сказать: «На этой улице и на этой стоимости повысим». Такие решения на сегодняшний день не приняты.

— Вы были одним из инициаторов снижения нештрафуемого порога превышения скорости с 20 до 10 км/ч в городах. Как это может изменить ситуацию на дорогах, делались ли расчеты?

— Мы обязаны выполнить указ президента РФ о снижении смертности на дорогах к 2024 году. Коэффициент социального риска должен быть 4, сейчас по России он в диапазоне 12, это значит, что нам надо снизить аварийность по всей стране в четыре раза. Это одна вводная, которую дал президент, мы обязаны ее выполнять. Второй момент — более половины смертельных случаев на дорогах Москвы происходят из-за превышения скорости. Многие автомобилисты, хоть и изучали ПДД, когда видят знак ограничения скорости до 50 км/ч, автоматически считают, что можно ехать 70 км/ч. Это неправильно. На знаке — 50, значит, надо стремиться к значению скорости 50 км/ч.

Если столкновение произошло на скорости выше 50 км/ч, шанс погибнуть в аварии увеличивается на 60%. Это данные Высшей школы экономики, которую мы просили проанализировать, от чего зависит смертность, что на нее влияет. Скорость критически влияет на увеличение смертности на дорогах, даже небольшое столкновение иногда приводит к смертельным случаям. Наша позиция — в городах должна быть возможность установить порог превышения скорости до 10 км/ч. Говорят, что у приборов может не быть точности. Но все приборы, которые сертифицирует только МВД, настроены на погрешность плюс-минус 3 км/ч. Я не сомневаюсь, что это положительно скажется на сокращении смертности, на сохранении человеческих жизней в Москве. Это вынужденная мера. Надеюсь, законодатели, эксперты-профессионалы услышат нашу позицию, многие ее разделяют.

Всех таксистов — в базу

—Болезненный вопрос для людей, которые пользуются такси: ранее вы говорили, что в Москве заработает система, которая будет ограничивать доступ к заказам таксистов, отработавших более восьми часов в день. Когда это произойдет? Какие еще изменения планируются в системе регулирования такси в столичном регионе?

— Таксисты бывают разные. Есть люди, которые понимают, что надо отработать ровно столько, чтобы хватило внимания и ответственности перед пассажирами. Но некоторые злоупотребляют, проводя за рулем 18–20 часов, что недопустимо. Человеческий организм не может столько работать, да еще и с такой ответственностью перед пассажирами.

Мы планируем в этом году распространить систему, которая учитывала бы время работы таксистов. Некоторые таксисты сначала отработывают 8–10 часов у одного агрегатора, потом переключаются на другой. Эта система сделает невозможным такое переключение.

Еще одна задача, которую решит система, — она позволит полиции фактически в режиме онлайн понимать, кто управляет такси или машиной каршеринга. Зачастую с таксомоторной компанией договор заключает один человек, а за рулем находится другой. Мы должны четко понимать, кто в данный момент отвечает за пассажира.

— Как это будет происходить?

— Это специальное городское программное обеспечение, и агрегаторы будут подключать таксистов через шлюз, который учитывает рабочее время каждого таксиста. Это никак не затронет агрегаторы, но они будут понимать, сколько данный водитель отработал у другого агрегатора, отдохнул он или нет. Я уверен, что это только позитивно скажется на качестве перевозок в такси и повысит безопасность, потому что правоохранительные органы увидят, кто конкретно находится за рулем.

Есть случаи, когда водителя такси лишают прав, а он продолжает управлять транспортным средством, полагаясь на авось. Эта система будет связана с базой данных ГИБДД и увидит наличие водительских прав у каждого водителя, а также наличие страховки.

— Понятны сроки, когда система будет введена?

— В течение 2020 года. Система огромная, она требует тестирования, доработок и приведения в боевой режим, но мы рассчитываем, что в этом году мы ее сделаем.

— Прогнозировалось, что к 2020 году число автомобилей каршеринга в Москве достигнет 30 тыс. При этом в сводках ГИБДД регулярно появляется информация об авариях с участием арендованных машин. Будут ли ужесточаться требования к пользователям сервисов краткосрочной аренды авто? Каковы прогнозы по развитию этого вида транспорта?

— К концу 2019 года у нас было 32 тыс. автомобилей каршеринга, думаю, что в 2020-м добавятся еще три-пять тысяч.

Мы проводим регулярные встречи с компаниями, которые оказывают услуги краткосрочной аренды, и не просто просим, а требуем ужесточить контроль за тем, кому представляется машина. Могу заверить, что автомобили каршеринга попадают в аварии не чаще, чем любые другие автомобили, которые часто используются на дорогах города. Но некоторые случаи просто возмутительны и недопустимы вообще.

Недопустимо, чтобы человек, лишенный прав за грубые нарушения ПДД, который ранее садился за руль пьяным и лишился за это права управления автомобилем, садился в машину каршеринга под чужим аккаунтом. Вся правоохранительная система должна такие случаи отсекаать, и наказание за это должно быть не административный штраф, а вплоть до ареста, уголовного дела, потому что такое не должно повторяться. Это угроза безопасности дорожного движения, за которой — человеческие жизни.

— Понадобятся поправки?

— В законодательстве всё есть, есть в КоАП. Я считаю, что наказание за это нарушение должно быть перекалифицировано в уголовную ответственность. Думаю, это немного остудит горячие головы, которые допускают такое поведение на дорогах.

— Департамент транспорта отслеживает на том же «Авито» аккаунты каршеринга, которые продаются за 3 тыс. рублей?

— Мы оперативно-разыскной деятельностью не занимаемся — для этого есть правоохранительные органы. Но знаю, что они проводят специальные рейды,

контрольные мероприятия. Полиция, руководство ГУ МВД по Москве к этим вопросам относятся крайне серьезно.

Безопасность на дорогах

— Участвуют ли сами москвичи в формировании стратегических целей транспортного комплекса?

— Мы находимся в постоянном диалоге с жителями. Это требование, по-другому транспортная система не может работать. Есть несколько форматов взаимоотношений, первый и самый главный связан с маршрутной сетью. Мы еженедельно отслеживаем загрузку автобусов, электробусов, трамваев по всем маршрутам, оперативно принимаем решения о корректировке маршрута, если это нужно, о добавлении транспортных средств, если загрузка автобуса выше, чем должна быть. Этот механизм отработан годами, он работает, позволяет быстро вносить изменения, корректировать расписание, если надо, увеличивать выпуск подвижного состава. Подтверждение этому — рост пассажиров в наземном транспорте.

Второй формат — запущен большой краудсорсинг-проект. На портале transport.mos.ru есть большой раздел, посвященный этому. Пользуясь возможностью и вашей большой аудиторией, просим активно принимать участие. Каждый москвич может высказать свою точку зрения, экспертное мнение о развитии транспортной инфраструктуры. Ни одно обращение не останется без внимания.

— Какие ключевые задачи стоят перед департаментом на 2020 год? Чего нам как пользователям ждать?

— Для нас первая задача — повышение надежности, качества и клиентоориентированности московской транспортной системы, а она у нас одна из крупнейших не только в масштабах Российской Федерации, но и в мире. Каждый день только в системе городского транспорта делается более 20 млн поездок.

Второй вопрос — надежность и доступность инфраструктуры. Для этого есть огромная программа развития метро, строительства новой транспортной и дорожной инфраструктуры. Следующая большая часть — обновление подвижного состава. Далее — вопросы безопасности дорожного движения. Совместно с коллегами из полиции и жителями мы будем точно работать по каждому ДТП. Москва сегодня — самый безопасный регион и город на территории РФ по количеству ДТП. С 2010 года снижение более чем на 60%, две с лишним тысячи человеческих жизней мы сохранили за этот период, несмотря на то, что Москва стала в 2,5 раза больше за счет присоединения территорий.

Очень важный вопрос — снижение выбросов от городского транспорта и от транспорта в городе вообще. В Москве 66% поездок на городском транспорте осуществляются на электрическом транспорте. Эту цифру мы будем каждый год увеличивать за счет электробусов, новых трамваев и вагонов метро. С 2013 года мы покупаем автобусы Евро-5 — самый лучший двигатель, который можно сегодня приобрести. Наша задача — снижение вредных выбросов от всего транспорта, который передвигается в городе.

<https://iz.ru/971690/elena-loriii-aleksandr-volobuev/sistema-pozvolit-politcii-v-rezhime-onlain-ponimat-kto-upravliaet-taksi>

РИА НОВОСТИ; 2020.06.02; МИШУСТИН НАЗВАЛ ПРЕДЛАГАЕМЫЕ НОВЫМ КОАП ШТРАФЫ НЕПОСИЛЬНЫМИ

Председатель правительства Михаил Мишустин назвал непосильными предлагаемые новым проектом КоАП штрафы для автомобилистов.

Он отметил, что власти еще не добились необходимого роста зарплат в стране. Ранее было предложено увеличить сумму взысканий для водителей за превышение скорости до пяти тысяч рублей.

Премьер-министр подчеркнул, что подобные вопросы нужно рассматривать прежде всего с учетом платежеспособности населения, а также с позиций улучшения качества автоматизации и администрирования, «а не идти по самому простому пути, просто кратко увеличивая их (штрафов. — Прим. ред.) размеры».

<https://ria.ru/20200206/1564339009.html>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Mishustin-nazval-neposilnimi-predlozhennye-v-novom-KOaP-shtrafidlya-voditelei-2020-02-06/>

РИА НОВОСТИ; 2020.06.02; В МИНЮСТЕ ОТВЕТИЛИ НА КРИТИКУ В АДРЕС ПРОЕКТА НОВОГО КОАП

Проект нового Кодекса об административных правонарушениях сдвинулся в сторону «смягчения и профилактики», расценивать его как репрессивный некорректно, заявил замминистра юстиции Денис Новак.

По словам Новака, проект предусматривает возможность в случае негрубого правонарушения заменять штраф предупреждением: если в действующем КоАП санкции в 156 нормах предусматривают вынесение предупреждения, то в новом их число увеличилось до 202.

«Это еще не все. В качестве общего правила вводится, что даже если в санкции прямо нет указания на предупреждения, а есть штраф, то по общему правилу штраф может быть заменен на предупреждение, если речь не идет о грубых правонарушениях. На мой взгляд, говорить о каком-то репрессивном характере проекта с учетом таких важных положений не очень корректно», — сказал замглавы ведомства на совещании в Совете Федерации.

Ранее секретарь генсовета «Единой России» Андрей Турчак заявил, что партия видит в проекте кодекса «ужесточение репрессивных механизмов» и не поддерживает предложенный документ. Председатель правительства Михаил Мишустин, в свою очередь, назвал предлагаемые штрафы для автомобилистов непосильными, поскольку власти еще не добились необходимого роста зарплат в стране.

<https://ria.ru/20200206/1564361156.html>

ТАСС; 2020.06.02; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА ПРОЕКТ ПОСЛЕДНЕГО УЧАСТКА ТРАССЫ «ТАВРИДА»

Эксперты Главгосэкспертизы одобрили проект восьмого участка трассы «Таврида», ведущего к Севастополю, следует из данных единого государственного реестра заключений экспертизы проектной документации объектов капитального строительства.

Сообщается, что проектная документация и результаты изысканий по объекту «Строительство и реконструкция автомобильной дороги Керчь - Феодосия - Белогорск - Симферополь - Бахчисарай - Севастополь, км 269+300 до автодороги Ялта-Севастополь, восьмой этап» одобрен 4 февраля.

Проектную документацию подготовили компании «Институт Гипростроймост», «Геоизол Проект», «Транссетьпроект», «ВАД», «Севзапдорпроект». Заказчиком выступает департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Севастополя.

Трасса «Таврида» - четырехполосная автодорога, которая станет основой развития новой транспортной системы Крыма. Строительство дороги от Крымского моста до Севастополя началось в 2017 году, стоимость проекта превышает 150 млрд рублей. Средства предусмотрены федеральной целевой программой (ФЦП) развития Крыма и Севастополя.

Общая сумма финансирования работ по строительству двух севастопольских участков трассы «Таврида» составляет 23,17 млрд рублей, в том числе на 7,5 км восьмого участка будет направлено 11,37 млрд рублей. Ввод в эксплуатацию основной части трассы запланирован на декабрь 2020 года. Восьмой участок планируется сдать в 2021 году.

<https://tass.ru/ekonomika/7701851>

ИНТЕРФАКС; 2020.06.02; ОБЕ СТОРОНЫ СПОРА О СГОВОРЕ НА ДОРОЖНЫХ ТОРГАХ В ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ ОБЖАЛОВАЛИ РЕШЕНИЕ СУДА 1-Й ИНСТАНЦИИ

Федеральная антимонопольная служба России подала апелляцию на решение суда по делу о сговоре при проведении государственных закупок на ремонт автодорог в Челябинской области, сообщила руководитель Челябинского управления ФАС Анна Козлова журналистам в среду.

«Апелляция подана», - сказала Козлова.

Согласно данным картотеки арбитражных дела, вторая сторона дела - АО «Южуралмост» - также подала апелляцию на то же решение Арбитражного суда Москвы. Суд в декабре 2019 года признал незаконным решение ФАС России о нарушении закона о конкуренции при заключении госконтрактов на дорожные работы в Челябинской области, что привело к ограничению конкуренции и созданию преимущества для АО «Южуралмост».

Предмет требований коммерческой организации в картотеке не уточняется.

Между тем, известно, что суд первой инстанции при рассмотрении дела отказал «Южуралмосту» в удовлетворении части его требований.

Согласно данным судебной картотеки, в настоящее время материалы переданы на рассмотрение в Девятый апелляционный арбитражный суд. Информации о дате слушаний пока нет.

Как сообщалось, ФАС в марте 2019 года вынесла решение по делу, возбужденному в августе 2018 года, о сговоре при проведении госзакупок на ремонт автодорог в Челябинской области, установив наличие двух антиконкурентных соглашений.

«Участниками первого являются Борис Дубровский (на тот момент глава области - ИФ), министерство дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области и АО «Южуралмост», - отмечало ведомство.

Было также выявлено антиконкурентное соглашение «Южуралмоста» с непосредственным заказчиком торгов - областным министерством дорожного хозяйства и транспорта. По данным ФАС, заключению контрактов именно с АО «Южуралмост» также способствовал Дубровский. Результатом соглашений, по мнению ФАС, стало ограничение конкуренции на рынке дорожного строительства в регионе.

В целом ФАС выявила нарушения антимонопольного законодательства на 10 аукционах, проведенных Миндором Челябинской области в период с ноября 2015 по март 2018 года, на общую сумму почти 2,4 млрд рублей. Во всех них победителем стало АО «Южуралмост». Ведомство отмечало, что лоты при проведении аукционов на протяжении длительного времени укрупнялись с целью ограничения конкуренции, а заявки иных компаний отклонялись по основаниям, не предусмотренным законодательством. Кроме того, ряд контрактов был заключен, несмотря на имеющееся предписание антимонопольного органа. По данным ФАС, в 2015-2018 годах более 90% контрактов по строительству дорог на территории области было заключено с АО «Южуралмост».

В августе экс-губернатор и «Южуралмост» оспорили в суде решение ФАС.

АО «Южуралмост» является крупнейшей в регионе компанией в сфере дорожного строительства. По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», АО было зарегистрировано в Челябинской области в 2001 году. В 2015-2018 года «Южуралмост» заключил с министерством дорожного строительства Челябинской области контракты на выполнение дорожных работ на сумму более 24,6 млрд рублей.

ТАСС; 2020.06.02; РЖД ПЕРЕЙДУТ НА НОВЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ КЛАССОВ ОБСЛУЖИВАНИЯ В МАРТЕ

Новые обозначения классов обслуживания - эконом, бюджет, бизнес и комфорт - появятся в мобильных сервисах «Российских железных дорог» в марте, сообщил журналистам директор РЖД по информационным технологиям Евгений Чаркин.

«В марте», - сказал он, отвечая на вопрос о том, когда начнут использовать новые обозначения классов.

Ранее глава «Федеральной пассажирской компании» Петр Иванов говорил журналистам, что следом за новыми классами появится и деление на четыре основных продукта - «дневной экспресс», «ночной экспресс», «традиционный поезд», «туристический поезд».

Переход планируется совершить в первом полугодии 2020 года.

<https://tass.ru/ekonomika/7700993>

ТАСС; 2020.06.02; ПАССАЖИРЫ РЖД СМОГУТ ПРИОБРЕСТИ БИЛЕТ НА КОНЦЕРТ ВМЕСТЕ С БИЛЕТОМ НА ПОЕЗД

Пассажиры «Российских железных дорог» в первом полугодии 2020 года смогут купить на портале ticket.rzd.ru билет на концерт или экскурсию. Об это говорится в презентации директора компании по информтехнологиям Евгения Чаркина.

На тестируемом компанией портале уже можно приобрести билет на автобус, поезд, паром или самолет, а в будущем планируется функция заказа такси и оформления страховки. При этом в приоритете - вариант мультимодальной перевозки, в котором основным способом передвижения становится железная дорога, а добавочными - другие доступные, с указанием времени в пути и цены поездки.

Билет на самолет и поезд можно будет купить как для путешествий внутри страны, так и за ее пределами, автобусные перевозки предполагаются на российской территории. Первыми партнерами РЖД среди европейских железных дорог станут итальянская Trenitalia, немецкий DB и французский SNCF.

Экскурсии, как пояснил журналистам Евгений Чаркин, можно будет заказывать по всей территории России, а в разделе «мероприятия» можно будет найти билеты в театр и на концерты.

<https://tass.ru/ekonomika/7700991>

ТАСС; 2020.06.02; НА РАЗВИТИЕ ГОРЬКОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В 2020 ГОДУ НАПРАВЯТ ОКОЛО 30 МЛРД РУБЛЕЙ

Инвестиции в развитие Горьковской железной дороги (ГЖД, филиал ОАО «РЖД») в 2020 году составят порядка 30 млрд рублей. Об этом сообщил журналистам в четверг начальник ГЖД Анатолий Лесун в ходе рабочей поездки в город Муром Владимирской области.

«Всего по [Горьковской железной] дороге в 2020 году в планах подтверждено уже 28,5 млрд рублей [инвестиций]. Я думаю, что мы до 30 млрд рублей дотянем», - отметил Лесун.

По итогам 2019 года в развитие ГЖД было инвестировано 33,5 млрд рублей. Это средства, которые пошли на обновление подвижного состава, инфраструктуры, реконструкцию пригородного хозяйства. «Мы в прошлом году приобрели 60 новых локомотивов переменного тока, приобрели 20 новых тепловозов, пять электровозов пассажирского движения, пять рельсовых автобусов - четыре уже запустили в Республике Удмуртия, один - во Владимирской области», - сказал Лесун.

Он также уточнил, что в 2019 году было приобретено 12 новых цельнометаллических вагонов, еще 11 закупят в этом году, что повысит качество обслуживания пассажиров. По словам начальника ГЖД, инвестиционная программа в развитие ГЖД во Владимирской области в 2020 году предполагает выделение около 2,2 млрд рублей, еще 200 млн рублей пойдут на капремонт.

<https://tass.ru/ekonomika/7703915>

ТАСС; 2020.06.02; ГЖД ЗАПУСТИЛА ПЕРВЫЙ РЕЛЬСОВЫЙ АВТОБУС МЕЖДУ ГОРОДАМИ ВЛАДИМИРСКОЙ ОБЛАСТИ

Горьковская железная дорога запустила первый во Владимирской области рельсовый автобус по маршруту Муром - Ковров, новый автобус придет на смену межобластным вагонам, следующим в составе пригородных поездов. Об этом ТАСС в четверг сообщил начальник ГЖД Анатолий Лесун.

«В рамках нашего сотрудничества с Владимирской областью мы сегодня на территории Муромского региона запускаем в эксплуатацию новый и удобный рельсовый автобус, который будет курсировать по маршруту Муром - Ковров», - сообщил он, отметив, что ГЖД закупила пять новых рельсовых автобусов для перевозки пассажиров на своей территории.

Рельсовый автобус серии РА-3 выпускается компанией «Метровагонмаш» с 2019 года для пригородных пассажирских перевозок на неэлектрифицированных участках железной дороги с небольшим пассажиропотоком. Автобус состоит из двух моторных вагонов с

дизельными установками, конструкционная скорость движения состава - 120 км/ч. Ежедневный пассажиропоток на этом направлении, по данным регионального департамента транспорта и дорожного хозяйства, составляет около 250 человек.

Новый вид подвижного состава пришел на смену межобластным вагонам, которые сейчас используются пригородными поездами №6466 сообщением Ковров - Селиваново, №6474 сообщением Селиваново - Муром, №6470 сообщением Ковров - Волосатая, №6463 сообщением Волосатая - Ковров и №6469 сообщением Муром - Ковров.

<https://tass.ru/ekonomika/7703117>

ТАСС; 2020.06.02; ИНВЕСТИЦИИ В РАЗВИТИЕ Ж/Д ТРАНСПОРТА РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ СОСТАВЯТ ОКОЛО 11 МЛРД РУБЛЕЙ

В рамках инвестиционной программы ОАО «РЖД» в развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на территории Ростовской области в 2020 году планируется направить около 11 млрд рублей, следует из сообщения РЖД.

В 2019 году в рамках проектов обновления железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна в Ростовской области построено почти 18 км вторых путей на участке Забытый - Поливянский. Выполнена реконструкция 95 км железнодорожных путей.

Всего за последние пять лет в развитие железнодорожного транспорта Ростовской области инвестировано более 42 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/7698897>

РИА НОВОСТИ; 2020.06.02; В РОССИИ РАЗРАБОТАЛИ ЛЕГКИЕ ЦИСТЕРНЫ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ АЗОТНОЙ КИСЛОТЫ

Ученые Института легких материалов и технологий (ИЛМиТ) разработали алюминиевый сплав Р-1407 для изготовления новых легких цистерн для перевозки концентрированной азотной кислоты, рассказал РИА Новости гендиректор института Роман Вахромов.

«Новый сплав Р-1407 в два раза прочнее, чем имеющийся, тоже алюминиевый, при схожей коррозионной стойкости. Это позволило снизить массу котла цистерны на 4 тонны и увеличить объем перевозимой кислоты на 4 тонны», - рассказал Вахромов.

Сплав отлично сваривается всеми видами сварки, в том числе сваркой трением с перемешиванием. При этом сварные соединения обладают высокой устойчивостью к коррозии, что позволяет применять материал для изготовления габаритных конструкций, работающих в условиях агрессивных сред. Как отметил гендиректор ИЛМиТа, новый сплав изначально разрабатывался в интересах вагоностроителей, но может быть востребован не только ими.

«В настоящее время наши партнеры завершили разработку эскизного проекта нового вагона с котлом из сплава Р-1407. Следующим шагом должна стать сертификация с последующим серийным производством. Учитывая высокую коррозионную стойкость материала, мы также нашли ряд интересантов в других отраслях, например в нефтегазовой и химической промышленности», - рассказал он.

«Мы рассматриваем наш материал в качестве понтонов, применяемых в РВС (резервуар вертикальный стальной – ред.) для исключения испарения жидких углеводородов. Для вывода сплава Р-1407 сейчас проводится работа по включению его в национальные и зарубежные стандарты, а также внесение его в международный классификатор сплавов», - рассказал Вахромов.

Институт легких материалов и технологий (ИЛМиТ) был создан в 2017 году в сотрудничестве ОК «Русал» с МИСиС при поддержке Алюминиевой Ассоциации, Минпромторга и Минобрнауки. Особое внимание институт уделяет созданию материалов для авиационно-космической техники с повышенными характеристиками прочности, развитию аддитивных технологий с созданием новых материалов, обладающих повышенной прочностью и разработкой жаропрочных композиций.

<https://ria.ru/20200206/1564303711.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.06.02; ПОРТОВЫЕ ИНВЕСТПРОЕКТЫ ВОШЛИ В РОСТОВСКУЮ «ГУБЕРНАТОРСКУЮ СОТНЮ»

Два портовых инвестиционных проекта в Ростовской области на общую сумму 3,2 миллиарда рублей вошли в «губернаторскую сотню», сообщает правительство региона.

«Губернатор Ростовской области Василий Голубев поддержал предложение включить в число «100 губернаторских» инвестпроекты по созданию двух зерновых терминалов в морских портах Азов и Таганрог», - говорится в сообщении по итогам заседания совета по инвестициям.

Проект по созданию многопрофильного перевалочного комплекса зерновых культур и генеральных грузов пропускной способностью 1,5-2 миллиона тонн в год реализует компания «Азовский морской терминал». Объем вложений составит около 2,6 миллиарда рублей. Строительство начнется в третьем квартале текущего года, выход на проектную мощность предусмотрен в 2024 году.

Второй проект «Морской зерновой терминал» с общим объемом инвестиций более 680 миллионов рублей локализован в районе Северного мола Таганрогского морского порта. Реализация проекта обеспечит увеличение грузооборота порта Таганрог на 270-300 тысяч тонн в год. Строительство начнется в четвертом квартале текущего года и завершится в 2022 году.

На заседании губернатор поручил областному минтрансу вместе с портовиками и минсельхозпродом проработать предложения управления СКЖД по использованию железнодорожной инфраструктуры для доставки грузов в морские порты, чтобы снизить расходы в конечном продукте. «Инициативу СКЖД я поддерживаю, пора ее реализовывать... Подготовьте вместе с СКЖД, портовиками предложения по развитию этой темы с учетом перспективы до 2024 года», - сказал он.

Правительство области с 2011 года начало отбирать для сопровождения приоритетные для региона инвестиционные проекты. По состоянию на 1 января 2020 года перечень включал 49 инвестпроектов с общим объемом инвестиций почти 346 миллиардов рублей.

<https://ria.ru/20200206/1564361782.html>

ТАСС; 2020.06.02; СТОИМОСТЬ ТЕХПРОЕКТА ПЕРВОГО ЛАЙНЕРА НА СПГ В РОССИИ ОПРЕДЕЛЯТ В ИЮНЕ

Компания «Пассажирский порт Санкт-Петербург «Морской фасад» (принадлежит правительству Санкт-Петербурга) планирует в июне 2020 года определить стоимость технического проекта первого в России круизного лайнера ледового класса, работающего на сжиженном природном газе (СПГ). Об этом сообщили ТАСС в пресс-службе организации в четверг.

«В июне планируется представить расчет цены технического проекта круизного лайнера на СПГ ледового класса, ее экспертизу завершить не позднее августа», - сказала собеседница агентства.

Стоимость проекта судна предварительно оценивается в 27,4 млрд рублей. По предварительным оценкам компании, пассажироместимость круизного лайнера ледового класса Arc-5 составит 2,5 тыс. человек, длина - 270 м, ширина - 36 м, скорость - до 22 узлов. Срок окупаемости проекта составит 18 лет.

Также по заказу пассажирского порта Санкт-Петербург «Морской фасад» «Институт проблем предпринимательства» подготовил актуализированную финансовую модель проекта новой судоходной компании Санкт-Петербурга. Вместо ранее заявленных планов по строительству грузопассажирского парома решено построить круизное судно ледового класса на СПГ.

Как сообщал журналистам в апреле 2019 года генеральный директор пассажирского порта Санкт-Петербург «Морской фасад» Вадим Каширин, компания планирует начать создание собственного судоходного оператора в 2020 году.

Базироваться компания будет в петербургском порту «Морской фасад», которым управляет одноименная госкомпания. «Морской фасад» в настоящее время является первым и единственным в России специализированным пассажирским портом.

<https://tass.ru/ekonomika/7697041>

ИНТЕРФАКС; 2020.06.02; ВТБ НАМЕРЕН ПРИСОЕДИНИТЬСЯ К БАНКРОТСТВУ МУРМАНСКОГО ПАРОХОДСТВА

Банк ВТБ (МОЕХ: VTBR) намерен обратиться в Арбитражный суд Мурманской области с заявлением о банкротстве АО «Мурманское морское пароходство» (МОЕХ: MUSH) (ММП), следует из сообщения на сайте единого федерального реестра юридически значимых сведений о фактах деятельности юрлиц.

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», с 2017 по 2019 год между ММП и ВТБ действовали два договора залога недвижимого имущества.

Сведений об арбитражных процессах между пароходством и ВТБ в картотеке арбитражных дел не имеется.

В настоящее время Арбитражный суд Мурманской области уже рассматривает дело о банкротстве ММП. Как следует из материалов картотеки суда, в числе заявителей 32 юридических лица. Часть заявлений еще не рассмотрена, среди принятых - заявление межрайонной инспекции ФНС по Мурманской области с требованием 37 млн 317 тыс. рублей и поставщика нефтепродуктов ООО «Скадар» (Мурманск) на 32 млн 395 тыс. рублей. Это пока максимальные суммы заявленных требований.

ММП испытывает трудности с финансированием с тех пор, как в 2018 году в портах разных стран были арестованы несколько его судов. У компании были проблемы с задолженностью по заработной плате. Как сообщал в интервью «Интерфаксу» в июле 2019 года руководитель следственного управления СКР по Мурманской области Андрей Ефремов, сумма задолженности достигла 50 млн рублей перед сотней сотрудников. В октябре Российский профсоюз моряков со ссылкой на данные Роструда сообщил, что задолженность ММП перед 514 работниками составляет 91,2 млн рублей. По данным Северо-Западного следственного управления на транспорте СКР, ММП гасит долги по заработной плате, к началу декабря выплачено 120 млн рублей, остаток долга составляет 44 млн рублей.

В январе-сентябре 2019 года ММП сократило чистый убыток по РСБУ на 5% по сравнению с аналогичным периодом 2018 года, до 614,41 млн рублей. Выручка компании сократилась до 440 млн рублей против 1,13 млрд рублей.

В ноябре ММП в четвертый раз с начала 2019 года сменило генерального директора. Новым руководителем стал Николай Артемов.

18 сентября 2019 года был задержан и затем помещен под домашний арест учредитель ММП Николай Куликов по делу о злоупотреблениях на 580 млн рублей (на момент задержания он являлся также членом совета директоров ММП). В ходе обысков у него были изъяты документы, связанные с деятельностью офшорных компаний, а также дорогостоящие предметы искусства, включая 11 картин Николая Рериха и картину Ивана Айвазовского. Домашний арест Куликова в настоящее время продлен до 11 февраля.

В сентябре Октябрьский райсуд Мурманска отправил под домашний арест Алексея Глазунова, который занимал пост гендиректора ММП с февраля по июль 2019 года, по делу о сокрытии от налоговой службы 88 млн рублей. Еще раньше суд оштрафовал на 200 тыс. рублей акционера и бывшего (с октября 2017 года по февраль 2019 года) генерального директора ММП Александра Брынцева по уголовному делу о невыплате почти 2,9 млн рублей заработной платы.

ММП обеспечивает основную долю грузоперевозок под российским флагом в российском секторе Арктики. По данным «СПАРК-Интерфакс», 29,99% акций компании владеет Куликов, еще 57,66% - принадлежащее ему же ООО «Арктические технологии» (Москва). Пакет в 0,91% находится у АО «Трест «Мурманскморстрой» (Мурманск), 0,0025% - у Брынцева.

ИЗВЕСТИЯ; ЯРОСЛАВА КОСТЕНКО; 2020.07.02; ПРИНЯЛИ ВНУТРЬ: ОТДЫХ В РОССИИ ДОРОЖАЕТ ПЕРЕД ПРАЗДНИКАМИ; ЦЕНЫ НА ПЕРЕЛЕТЫ ЗА РУБЕЖ ВЫРОСЛИ ЗА ГОД ВСЕГО НА 5%, А НА ПОПУЛЯРНЫЕ МЕСТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ — ДО 14%

Внутренние перелеты на период длинных выходных (22–24 февраля) подорожали сильнее, чем международные. Билеты из Москвы в туристические города России стоят в среднем

на 14% выше, чем год назад. Операторы уже отмечают всплеск бронирования на майские уикенды, который не охладил даже новости о коронавирусе.

Ереван вместо Тбилиси

По данным Ассоциации туроператоров России (АТОР), наибольшее число внутренних туристов на 23 Февраля отправятся в Сочи, Санкт-Петербург или Казань, а также города Подмосковья и Золотого кольца.

Популярность Сочи подтверждает и статистика сервиса путешествий «Туту.ру». Авиабилет туда-обратно с вылетом из Москвы на даты вокруг 23 февраля можно приобрести за 10 661 рубль, что на 12% дороже, чем в прошлом году.

На втором месте среди внутренних направлений Симферополь, подорожавший на 14%. Замыкают тройку лидеров Минеральные воды — слетать туда из столицы и обратно стоит в среднем 7062 рубля, что даже на 3% дешевле 2019 года. Схожая картина наблюдается на 8 Марта.

— Многие привыкли использовать 23 февраля и 8 марта для краткосрочных поездок по России или за рубеж, — напомнил «Известиям» глава транспортного комитета АТОР Дмитрий Горин.

Из новых тенденций он отметил рост интереса к Серебряному ожерелью — в него входят Псков, Новгород и другие города Северо-Запада. Есть и растущие направления в ближнем зарубежье.

— В этом году четвертую строку по популярности после Москвы, Петербурга и Сочи у нас занял Ереван, — сообщил «Известиям» директор по маркетингу сервиса для планирования путешествий OneTwoTrip Алексей Теплов.

Клиенты «Туту.ру» покупают много билетов не только в Ереван, но также в Прагу и Тель-Авив.

— В прошлом году на 23 Февраля жители Москвы летали в Тбилиси. Сейчас доля пассажиров по этому направлению у нас снизилась в шесть раз, — добавил представитель сервиса.

У системы интернет-бронирования жилья Booking.com на оба уикенда наиболее активно разбирают из зарубежных предложений Таллин, Хельсинки и Минск.

Выездные направления, в отличие от внутренних, подорожали в сравнении с прошлым годом в пределах инфляции или ненамного сильнее.

— По выездным направлениям цены выросли примерно на 5%, — отметил в беседе с «Известиями» вице-президент Российского союза туриндустрии (РСТ) Юрий Барзыкин. Эти данные подтвердил и Дмитрий Горин.

Вирусу назло

Желающим провести в поездке майские дни, возможно, стоит поторопиться с выбором. АТОР сообщил о десятипроцентном росте продаж на эти даты. Юрий Барзыкин в разговоре с «Известиями» отметил, что сейчас как раз происходит пик раннего бронирования — путешественники раскупают предложения не только на весну, но даже и на лето.

— Раннее бронирование стартовало в ноябре. Это тенденция последних двух лет, 60% туров оформляется за пять-шесть месяцев до начала путешествия, — подчеркнул Дмитрий Горин.

Лидерами на Первомай и День Победы, по его словам, стали Россия, Турция, Греция, Болгария. Неплохо продаются Кипр и Тунис.

Из российских направлений раннее бронирование активнее всего наблюдается на объекты в Сочи и Крыму, отметила член Общественного совета при Ростуризме Елена Сутормина.

— Продажи туров выросли на треть. Среди зарубежных направлений по-прежнему лидирует Турция. Некоторые отмечают спрос в эту страну практически в пять раз, — добавила она.

По версии Booking.com, майский уикенд наибольшее количество российских путешественников проведет в Санкт-Петербурге, Москве и Казани. Те же, кто отправится за рубеж, выбирают Минск, Прагу и Рим.

Представитель OneTwoTrip Алексей Теплов подтвердил увеличение спроса на Париж, Берлин, Ереван и наиболее сильное — на Прагу и Стамбул.

— Интерес туристов к столице Чехии возрос в полтора раза, а турецкий мегаполис стал популярнее почти в два раза, — отметил он.

Эпидемия коронавируса, по словам Горина, на раннее бронирование повлияла не сильно. Но по турам в Китай, проданным российскими операторами, сейчас проводятся перебронирования или же клиентам возвращают деньги.

— Многие из тех, кто собирался ехать в Китай, от поездки не отказываются, а переносят ее на весенние или летние даты, в том числе на майские праздники — заявил эксперт.

По статистике, предоставленной «Туту.ру», авиабилеты с вылетом из Москвы в Ереван на майские стоят от 18 314 рублей в обе стороны, в Прагу — 20 461 рубль, в Тель-Авив — 20 875 рублей.

Рост среднего чека и на весенние даты выше на внутренние направления, чем на зарубежные. В сравнении с прошлым годом он подорожал по России на 9%, а за рубеж — всего лишь примерно на 1%, сообщили в «Туту.ру».

<https://iz.ru/973212/iaroslava-kostenko/priniali-vnutr-otdykh-v-rossii-dorozhaet-pered-prazdnikami>

ИНТЕРФАКС; 2020.06.02; В ГОСДУМЕ НЕДОВОЛЬНЫ ДОРОГОВИЗНОЙ «ДЕПУТАТСКИХ» БИЛЕТОВ АЭРОФЛОТА

Члены комитета Госдумы по контролю и регламенту обсудили на заседании в четверг вопрос о пользовании услугами «Аэрофлота» (МОЕХ: AFLT) в качестве компании, обеспечивающей перелёты депутатов.

«Очевидно, надо снова ставить вопрос о смене компании, которая продает нам билеты, в «Аэрофлоте» все-таки самые дорогие билеты», - сказала на заседании депутат, член комитета Лариса Шойгу.

Она добавила, что среди депутатов много «списочников», каждый курирует по несколько регионов, и в связи с этим заранее узнать, куда именно потребуется лететь, не всегда получается.

В свою очередь член комитета Наталья Костенко поддержала коллег. Она отметила, что цены на сайте «Аэрофлота» и те, по которым покупают депутаты, существенно - процентов на 30, отличаются.

Кроме того, первый зампреда комитета Олег Нилов, пожаловался, что депутатам уже три месяца приходят письма с рекомендациями о том, что необходимо заранее, за месяц покупать билеты и сдавать их в случае отказа от полета тоже как можно раньше.

Подытожив дискуссию, глава комитета Ольга Савастьянова предложила обсудить обозначенную проблему в рамках фракций.

ЯСИА; 2020.06.02; В РОССИИ ПРЕДЛАГАЮТ ВВЕСТИ АВИАБИЛЕТЫ ДЛЯ ЖИВОТНЫХ

С предложением внести поправки в правила перевозки животных в самолетах в **Минтранс** обратились из комитета Госдумы по экологии и защите окружающей среды.

У пассажира должна появиться возможность купить полноценный билет для домашнего питомца на соседнее кресло в самолете, рассказал о сути инициативы глава комитета Владимир Бурматов на личной странице в Instagram. Вместе с этим депутат предлагает по примеру других стран увеличить разрешенные к перевозке авиатранспортом вес животного и габариты переноски.

По действующим правилам разрешенный к перевозке в салоне самолета вес животного вместе с переноской – 8 килограммов. Парламентарий предлагает увеличить его до 10 кг. В обращении к **Минтрансу** также предлагается расширить перечень случаев, когда более крупным собакам разрешается сидеть в ногах у хозяина. Например, собакам-поводырям.

Автор обращения уверен, что такие поправки помогут избежать трагедий и гибели животных при перелете.

«Если **Минтранс** примет наши предложения, это позволит сохранить жизни и здоровье десяткам тысяч питомцев», – утверждает Владимир Бурматов.

Забота о животных необходима, но не в ущерб остальным пассажирам, считает врач-педиатр Елена Мелашенко. Для людей, которые страдают от аллергии на животных, даже

непродолжительное пребывание в одном замкнутом пространстве с ними грозит обострением аллергических реакций – слезотечением, зудом кожи, слизистых оболочек и носоглотки. Длительное пребывание рядом с источником аллергии, продолжает эксперт, способно вызвать более серьезные последствия: приступы бронхиальной астмы и токсико-аллергический увеит – воспаление сосудистой оболочки глаза, нередко приводящее к слепоте.

«При покупке билета на поезд человека информируют о присутствии в вагоне животных, и, если такое соседство его не устраивает, можно выбрать другое место. Пассажир самолета такой возможности лишен, и, если у человека аллергия, он вынужден страдать в течение всего полета. А если пассажир – маленький ребенок, присутствие рядом животного, пусть даже в переноске, может вызвать панику», – делится опасениями Елена Мелашенко.

По ее словам, для приступа аллергии прямой контакт с ее источником необязателен. Чтобы вызвать реакцию, животному достаточно чихнуть или кашлянуть. А здоровье людей, особенно детей, все же важнее, заключает врач.

Стоит отметить, что том числе по этой причине в европейских странах отели, рестораны и прочие заведения разделены на те, где можно находиться с животными, и где это делать запрещено.

<http://ysia.ru/v-rossii-predlagayut-vvesti-aviability-dlya-zhivotnyh/#>

ТАСС; 2020.06.02; ВЛАСТИ КУБАНИ НАМЕРЕНЫ СУБСИДИРОВАТЬ АВИАРЕЙСЫ В ГЕЛЕНДЖИК И АНАПУ В МЕЖСЕЗОНЬЕ

Власти Кубани намерены субсидировать авиарейсы в Геленджик и Анапу в межсезонье. Об этом сообщил ТАСС в четверг губернатор Краснодарского края Вениамин Кондратьев. «Мы готовы пойти на субсидирование авиаперевозок за счет краевого бюджета в Анапу и Геленджик в межсезонье. Но сделаем это только после того, как курортный бизнес даст нам свои предложения по загрузке отелей и количеству туристов, которое сможет обеспечить», - сказал Кондратьев.

По его словам, уже есть первые договоренности по маршруту Санкт-Петербург - Геленджик. Первый пробный проект планируется запустить в октябре 2020 года.

«Краснодарский край - востребованный для отдыха регион, наши курорты могут работать круглогодично, мы уже несколько лет работаем по программе «все включено». Сейчас ценообразование складывается таким образом, что цены на курортах в межсезонье низкие, но не все могут позволить себе купить билеты на самолет», - добавил губернатор.

В 2019 году уже были запущены субсидируемые маршруты Сочи - Симферополь, Краснодар - Симферополь, Сочи - Астрахань, Краснодар - Астрахань и Псков - Сочи - Псков.

<https://tass.ru/ekonomika/7702027>

ИНТЕРФАКС; 2020.06.02; «АЭРОФЛОТ» С 25 ОКТЯБРЯ НАЧНЕТ ЛЕТАТЬ В СИНГАПУР

«Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) 25 октября открывает прямые регулярные рейсы Москва - Сингапур, сообщил перевозчик.

Полеты будут выполняться пять раз в неделю на дальнемагистральных самолетах А350-900 в трехклассной компоновке.

«Аэрофлот» открывает новые пункты назначения в странах Азии для закрепления позиций на одном из важнейших транзитных рынков Европа-Азия. За счет рейсов в Сингапур компания рассчитывает привлечь трансферный пассажиропоток из Лондона, Парижа, Цюриха, Амстердама, Рима, Мадрида, Стокгольма и других европейских столиц», - отмечает компания.

РИА НОВОСТИ; 2020.06.02; В РОССИИ СОБРАЛИ АВИАЦИОННЫЙ ДВИГАТЕЛЬ С ПОМОЩЬЮ 3D-ПРИНТЕРА

В России создан авиационный роторно-поршневой двигатель, ряд элементов которого создали с помощью 3D-печати, заявили в четверг РИА Новости в Фонде перспективных исследований (ФПИ).

«Фонд перспективных исследований и Центральный институт авиационного моторостроения имени П.И. Баранова разработали перспективный авиационный роторно-поршневой двигатель (РПД). В двигателе используется уникальная система турбонаддува, некоторые элементы изготовлены с помощью технологий 3D-печати», - говорится в сообщении.

В ФПИ уточнили, что основные сферы применения перспективного двигателя — беспилотные летательные аппараты, легкомоторная авиация, робототехнические платформы различного назначения, в составе генераторов гибридных силовых установок, в качестве лодочных и автомобильных моторов. Двигатель способен работать на различных видах топлива, в том числе авиационном керосине, газе и бензине.

«Интерес к инновационной разработке российских ученых уже проявили ведущие предприятия авиастроительной отрасли, компании, специализирующиеся на производстве техники для активного отдыха, и представители Минобороны», - заявили в ФПИ.

При рабочем объеме 0,4 литра и весе роторно-статорного модуля РПД в 28 килограммов на испытаниях удалось достигнуть максимальной пиковой мощности в 120 лошадиных сил.

«Основная задача, которая стояла перед разработчиками нового двигателя – повышенный ресурс силовой установки при улучшении характеристик», - заявил представитель ФПИ.

Техническое решение состояло в применении в конструкции композиционных металлокерамических материалов нового поколения с высокими физико-механическими характеристиками. Также была разработана отечественная электронная система управления двигателем и система топливоподачи.

«Были проведены круглосуточные ресурсные испытания продолжительностью более 250 часов по самолетному и вертолетному циклам работы. Правильность выбора указанных конструкторских и технологических решений подтверждена в ходе полного комплекса стендовых испытаний», - говорится в сообщении.

В ФПИ утверждают, что на основании проведенных экспериментальных исследований определен межремонтный ресурс двигателя в тысячу часов и полный ресурс – пять тысяч часов.

Также на стенде с термобарокамерой подтверждена возможность стабильной эксплуатации РПД в широком диапазоне температур — от -63,8°С до +52°С и высот — до 10 тысяч метров, а также поддержание взлетной мощности до высоты семь тысяч метров.

<https://ria.ru/20200206/1564303618.html>

ИЗВЕСТИЯ; ЕКАТЕРИНА ЯСАКОВА; 2020.07.02; ЗАЙМУТСЯ АНТИТЕЛОМ: РОССИЯН МОГУТ ПРОВЕРИТЬ НА ИММУНИТЕТ К КОРОНАВИРУСУ; УЖЕ В ЭТОМ ГОДУ УЧЕНЫЕ ЗАПУСТЯТ МОНИТОРИНГ СОПРОТИВЛЯЕМОСТИ ЛЮДЕЙ К САМЫМ ОПАСНЫМ ИНФЕКЦИЯМ

В России новых случаев заражения коронавирусом пока нет. Один из двух заболевших на территории страны, находящийся в Чите китаец Вань Юньбинь, пошел на поправку. В приграничной с РФ китайской провинции Хэйлуцзян 6 февраля зарегистрировано 190 случаев коронавируса нового типа, два человека умерли, заявили в Роспотребнадзоре.

По данным **Минтранса**, рейсы в КНР продолжали совершать «Аэрофлот» и «Уральские авиалинии», однако последние с 7 февраля приостановили полеты. Железнодорожное пассажирское сообщение с Китаем полностью закрыто с 3 февраля.

144 россиян и жителей соседних государств, которых эвакуировали из китайского города Ухань и провинции Хубэй, остаются на карантине в санатории под Тюменью. В общей сложности они пробудут там две недели. Как сообщили в Роспотребнадзоре, ни у кого из них коронавирус не выявили.

<https://iz.ru/973041/ekaterina-iasakova/zaimutsia-antitelom-rossian-mogut-proverit-na-immunitet-k-koronavirusu>