



## Ежедневный мониторинг СМИ

20 ИЮЛЯ 2020

### СОДЕРЖАНИЕ

|   |    |
|---|----|
| ВЕСТИ ПЕРМЬ; 2020.17.07; В ПЕРМИ С РАБОЧИМ ВИЗИТОМ ПОБЫВАЛ МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ .....   | 6  |
| ВЕСТИ ПЕРМЬ; 2020.17.07; МИЛЛИАРДЫ НА ДОРОГИ: КОНТРОЛЬ КАЧЕСТВА БУДЕТ СТРОЖЕ .....  | 6  |
| ВЕСТИ ПЕРМЬ; 2020.17.07; МОНТАЖ ТЕЛЕТРАПОВ В АЭРОПОРТУ ПЕРМИ НАЧНЕТСЯ В КОНЦЕ ИЮЛЯ .....  | 7  |
| ВЕСТИ ПЕРМЬ; 2020.17.07; В ПЕРМИ ОЖИДАЕТСЯ ВИЗИТ МИНИСТРА ТРАНСПОРТА РОССИИ ЕВГЕНИЯ ДИТРИХА .....   | 8  |
| ТАСС; 2020.17.07; МИНТРАНС РФ НАПРАВИТ РЕГИОНАМ БОЛЕЕ 33 МЛРД РУБЛЕЙ НА ДОРОЖНЫЕ РАБОТЫ.....  | 8  |
| ТАСС; 2020.17.07; ПЕРМСКИЙ КРАЙ ПОЛУЧИЛ НОВЫЕ ГАЗОМОТОРНЫЕ АВТОБУСЫ С СИСТЕМОЙ КОНТРОЛЯ СОСТОЯНИЯ ВОДИТЕЛЯ .....  | 8  |
| ТАСС; 2020.17.07; В ПЕРМСКОМ КРАЕ ДО 2022 ГОДА ПОСТРОЯТ ОКОЛО 20 ГАЗОЗАПРАВOK.....  | 9  |
| ТАСС; 2020.17.07; ДИТРИХ ПОРУЧИЛ ЗАКОНЧИТЬ РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОПОРТА В ПЕРМИ ДО НАСТУПЛЕНИЯ ХОЛОДОВ .....   | 10 |
| ИНТЕРФАКС; 2020.17.07; ТЕРМИНАЛ АЭРОПОРТА ПЕРМИ МОЖЕТ БЫТЬ РАСШИРЕН В БЛИЖАЙШИЕ 3-5 ЛЕТ .....   | 10 |
| ТАСС; 2020.17.07; ДИТРИХ СЧИТАЕТ, ЧТО ПАССАЖИРОПОТОК В АЭРОПОРТУ ПЕРМИ БЫСТРО ВОССТАНОВИТСЯ ПОСЛЕ ПАНДЕМИИ .....  | 11 |
| РБК ПЕРМЬ; ЛАРИСА САДЫКОВА; 2020.17.07; ВИЗИТ В ПЕРМЬ ЕВГЕНИЯ ДИТРИХА НАЧАЛСЯ С ОСМОТРА ХОДА РАБОТ В АЭРОПОРТУ .....                                    | 11 |
| РБК ПЕРМЬ; ЛАРИСА САДЫКОВА; 2020.17.07; ЗАКАЗЧИК ВЗЫСКИВАЕТ 72 МЛН С ПОДРЯДЧИКА РЕКОНСТРУКЦИИ ВПП В САВИНО.....   | 13 |
| КОММЕРСАНТЪ; 2020.17.07; ОБСУЖДЕНИЕ СУДЬБЫ ГОРНОЗАВОДСКОГО НАПРАВЛЕНИЯ НЕ ВОШЛО В ПРОГРАММУ ВИЗИТА ГЛАВЫ МИНТРАНСА ..                                   | 14 |
| ТАСС; 2020.17.07; ВЛАСТИ РЕГИОНА ПРОСЯТ МИНТРАНС ПОМОЧЬ В РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА МУРМАНСКА .....   | 14 |
| 1 КАНАЛ; АЛЕКСЕЙ КРУЧИНИН; 2020.18.07; В РОССИИ МОГУТ УЖЕСТОЧИТЬ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ, КОТОРЫЕ ПРОВОЦИРУЮТ АВАРИИ. НОВОСТИ ..... | 15 |
| 1 КАНАЛ; ИВАН ПРОЗОРОВ; 2020.17.07; В КОСТРОМЕ ЖДУТ ПЕРВУЮ «ЛАСТОЧКУ» .....   | 16 |
| НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»; 2020.17.07; МЕРЫ ПОДДЕРЖКИ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ В РФ .....  | 17 |
| ГТРК САМАРА; 2020.18.07; В САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ МОГУТ ВОЗОБНОВИТЬ МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВИАПЕРЕЛЕТЫ 1 АВГУСТА .....   | 19 |
| ВЕСТИ 35; 2020.16.07; МАСШТАБНАЯ РЕКОНСТРУКЦИЯ АЭРОПОРТА ПРОХОДИТ В ВЕЛИКОМ УСТЮГЕ .....  | 19 |
| НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»; АЛЕКСАНДРА СУВОРОВА; 2020.17.07; ПЕРЕВОЗЧИКИ ПАССАЖИРОВ В СТОЛИЦЕ НЕДОСЧИТАЛИСЬ 30 МЛРД РУБЛЕЙ ИЗ-ЗА COVID-19.....              | 19 |

---

|  |    |
|--|----|
| ВЕСТИ-МОСКВА; МАКСИМ ОПАРИН; 2020.17.07; ЗА БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПРИ ПЕРЕХОДЕ Ж/Д ПУТЕЙ ПРОСЛЕДИТ СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ В СМАРТФОНЕ .....  | 20 |
| РИА НОВОСТИ; 2020.18.07; В РОССИИ БУДУТ ОТМЕЧАТЬ ДЕНЬ РАБОТНИКА ТРАНСПОРТА.....  | 20 |
| РИА НОВОСТИ; 2020.17.07; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ СУБСИДИРОВАТЬ СЕМЕЙНЫЕ ПОЕЗДКИ В КУПЕ .....  | 20 |
| РИА НОВОСТИ; 2020.17.07; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОДОБИЛО СУБСИДИРОВАНИЕ НАПРАВЛЕНИЙ ВНУТРЕННЕГО ТУРИЗМА .....  | 21 |
| ИНТЕРФАКС; 2020.17.07; МИНТРАНС ОТМЕНИЛ ПРИКАЗ О ГЛОНАСС-ПЛОМБАХ ДЛЯ ИДУЩИХ ЧЕРЕЗ КРЫМСКИЙ МОСТ ВАГОНОВ .....  | 21 |
| ИНТЕРФАКС; 2020.17.07; АВТОДОР ИЗУЧАЕТ ВОПРОС ВЫПУСКА НАРОДНЫХ ОБЛИГАЦИЙ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА М-12, ВИДИТ ИНТЕРЕС БАНКОВ К СВОИМ БУМАГАМ .....  | 23 |
| ИНТЕРФАКС; 2020.17.07; ГЛАВА ЯКУТИИ ПУБЛИЧНО РАСКРИТИКОВАЛ ПРОЕКТ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ АВИАКОМПАНИИ, В МИНТРАНСЕ ЭТО СОЧЛИ НЕПРОДУКТИВНЫМ.....  | 24 |
| ИНТЕРФАКС; 2020.17.07; МУРАШКО ЗА ВОССТАНОВЛЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО АВИАСООБЩЕНИЯ С СОБЛЮДЕНИЕМ МЕР ДИСТАНЦИРОВАНИЯ.....   | 25 |
| ИНТЕРФАКС; 2020.17.07; РОСТУРИЗМ РАССЧИТЫВАЕТ НА ДОЛГОВРЕМЕННУЮ ГОСПОДДЕРЖКУ ТУРИСТИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ .....   | 26 |
| ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2020.20.07; ПОЛИЦИЯ СЧИТАЕТ НЕВЫПОЛНИМЫМ ПОРУЧЕНИЕ ПУТИНА О СНИЖЕНИИ СМЕРТНОСТИ В ДТП; МВД ПРЕДЛАГАЕТ ОСЛАБИТЬ ЦЕЛЕВОЙ НОРМАТИВ ВДВОЕ .....                              | 26 |
| ИЗВЕСТИЯ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.20.07; ОБЪЯВИЛИ СБОР: АЭРОПОРТ ПУЛКОВО К КОНЦУ ИЮЛЯ ПОДНИМЕТ СТАВКИ НА УСЛУГИ; ИНДЕКСАЦИЯ МОЖЕТ ПРИВЕСТИ К РОСТУ ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ, СЧИТАЮТ ЭКСПЕРТЫ.....       | 28 |
| ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ГАВРИЛЮК; 2020.20.07; ДРУГИМИ ГЛАЗАМИ: БЕСПИЛОТНЫЕ ПОЕЗДА ОБКАТАЮТ НА ВИРТУАЛЬНОМ ПОЛИГОНЕ; СИМУЛЯТОР ЗА 100 МЛН РУБЛЕЙ ПОМОЖЕТ ПРОТЕСТИРОВАТЬ КОМПЬЮТЕРНОЕ ЗРЕНИЕ МАШИНЫ..... | 30 |
| РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.20.07; ПЕРЕДАЛИ НА ПРОЕЗД; В 2020 ГОДУ РЕГИОНЫ ПОЛУЧАТ ПОЧТИ 500 ГАЗОМОТОРНЫХ АВТОБУСОВ .....   | 32 |
| КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.20.07; ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ НАГОНЯЮТ ТРАФИК; ОАО РЖД УЛУЧШИЛО ПРОГНОЗ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК .....  | 34 |
| КОММЕРСАНТЬ; КАК РОССИЯ И ТУРЦИЯ ВЕДУТ ПЕРЕГОВОРЫ О ВОЗОБНОВЛЕНИИ АВИАСООБЩЕНИЯ; 2020.20.07; ГРАЖДАНЕ СОБРАЛИСЬ В ТУРЦПОЕЗДКИ; ПУТЕШЕСТВЕННИКИ ПРОБИРАЮТСЯ В ТУРЦИЮ ЧЕРЕЗ БЕЛОРУССИЮ .....         | 35 |
| КОММЕРСАНТЬ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2020.20.07; ТРАСС-ТЕСТ; ФАС ПРОВЕРИТ ТАРИФООБРАЗОВАНИЕ НА ПЛАТНОЙ ДОРОГЕ ПЕТЕРБУРГА .....   | 36 |
| КОММЕРСАНТЬ; АННА ВАСИЛЬЕВА; 2020.18.07; КОЛЬЦО ПОЗВАЛО В ДОРОГУ; ГОРОДА ЗОЛОТОГО КОЛЬЦА МОГУТ СОЕДИНИТЬ НОВОЙ ПЛАТНОЙ МАГИСТРАЛЬЮ.....  | 37 |
| КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА, ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ; 2020.18.07; ЧТО ТЕБЕ СНИТСЯ, ЛАЙНЕР «АВРОРЫ»; КОМПАНИЯ МОЖЕТ СТАТЬ ОСНОВОЙ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ АВИАЦИИ .....   | 39 |

---

---

|  |    |
|--|----|
| РБК; ВИКТОРИЯ ПОЛЯКОВА, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО, МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.17.07; МИНТРАНС УКАЗАЛ ВЛАСТЯМ ЯКУТИИ НА НЕПРОДУКТИВНЫЙ «ФИРМЕННЫЙ СТИЛЬ».....  | 40 |
| ВЕДОМОСТИ; ЛЮБОВЬ МАВРИНА; 2020.20.07; РЕДКО ПОЛЬЗУЮЩИХСЯ АВТОМОБИЛЯМИ РОССИЯН МОГУТ ОСВОБОДИТЬ ОТ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА; ВЫПАДАЮЩИЕ ДОХОДЫ БЮДЖЕТА ХОТЯТ СКОМПЕНСИРОВАТЬ АКЦИЗАМИ НА БЕНЗИН .....  | 42 |
| ИЗВЕСТИЯ; АННА КАЛЕДИНА; 2020.20.07; СТРАХОВАЯ ПОРУКА: МОЖНО ЛИ ВЕРНУТЬ ДЕНЬГИ ЗА НЕСОСТОЯВШИЙСЯ ТУР; ФИНОМБУДСМЕН ПОДТВЕРДИЛ ПРАВО ГРАЖДАН НА ВЫПЛАТУ СТРАХОВКИ ОТ НЕВЬЕЗДА ЗА РУБЕЖ.....   | 43 |
| КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2020.20.07; БЕЛЫЙ ДОМ ПРОДОЛЖИЛ КИБОРГИЗАЦИЮ; СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ НАЦПРОЕКТАМИ БУДЕТ МЕНЬШЕ ОПИРАТЬСЯ НА МНЕНИЯ ИХ ИСПОЛНИТЕЛЕЙ.....   | 45 |
| КОММЕРСАНТЬ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2020.20.07; ПЕСОЧНИЦЫ БЕЗ ГРАНИЦ; ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНЫХ ПРАВОВЫХ РЕЖИМАХ ЖДЕТ РАСШИРЕНИЕ ПРИМЕНЕНИЯ.....   | 47 |
| КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.20.07; ДОРОГУ ОСИЛИТ НЕИМУЩИЙ; ПЕРЕВОЗОЧНЫЕ КОМПАНИИ ПОДГОТОВИЛИСЬ К ПРОФИЦИТУ ПАРКА .....   | 48 |
| КОММЕРСАНТЬ; АЛЕКСЕЙ ПОЛУХИН; 2020.20.07; ЭКСПОРТ ПШЕНИЦЫ СЖАЛСЯ; ВЫВОЗ ЗЕРНОВЫХ В ИЮЛЕ МОЖЕТ БЫТЬ САМЫМ НИЗКИМ С 2017 ГОДА .....  | 49 |
| КОММЕРСАНТЬ; СЕРГЕЙ СЕРГЕЕВ; 2020.17.07; ПО ШЕСТЬ ЛЕТ ЗА FALCON; ПРОШЛИ ПРЕНИЯ ПО ДЕЛУ О ГИБЕЛИ ПРЕЗИДЕНТА КОМПАНИИ TOTAL ....   | 50 |
| РБК; МИХАИЛ ЮШКОВ; 2020.17.07; ДЛЯ ТРОИХ ФИГУРАНТОВ ДЕЛА О ГИБЕЛИ ГЛАВЫ TOTAL ЗАПРОСИЛИ РЕАЛЬНЫЕ СРОКИ.....  | 52 |
| ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЮРИЙ НИКИТСКИЙ; 2020.17.07; РЕАЛИЗОВАН ИНВЕСТПРОЕКТ; В МЕЖДУНАРОДНОМ АЭРОПОРТУ ЖУКОВСКИЙ ОТКРЫЛСЯ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ КОМПЛЕКС .....   | 53 |
| ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2020.17.07; ДЕРЗАЙТЕ, МОЛОДЫЕ! В РОССИИ ПРОШЕЛ ЕДИНЫЙ ВЫПУСКНОЙ ТРАНСПОРТНЫХ ВУЗОВ .....   | 54 |
| ТРАНСПОРТ РОССИИ; ШАМИЛЬ БАЙБЕКОВ; 2020.17.07; АВИАПЕРЕВОЗКИ ВОССТАНАВЛИВАЮТСЯ; НО ЭКОНОМИКУ ОТРАСЛИ ЕЩЕ БУДЕТ ЛИХОРАДИТЬ .....  | 55 |
| ТРАНСПОРТ РОССИИ; ИРИНА ПОЛЯКОВА; 2020.17.07; ЭФФЕКТ СО ЗНАКОМ «МИНУС»; КАК ГРУЗОВАЯ БАЗА ВЛИЯЕТ НА РАБОТУ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА.....  | 58 |
| ТРАНСПОРТ РОССИИ; ИРИНА ПОЛЯКОВА; 2020.17.07; СТРАТЕГИЯ ОБНОВЛЕНИЯ ОПРЕДЕЛЕННЫ ПЕРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ .....   | 63 |
| ТРАНСПОРТ РОССИИ; ИВАН ТУШКО; 2020.17.07; ФУНКЦИИ – ОДИНАКОВЫЕ, РАСХОДЫ – ДВОЙНЫЕ; ПОЧЕМУ НИЗОК УРОВЕНЬ ЗАНЯТИЙ ПРИ ПОВЫШЕНИИ КВАЛИФИКАЦИИ .....   | 67 |
| КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; ПАВЕЛ ЧЕРНЫШОВ; 2020.17.07; РОССИЯ ВСТАЕТ НА РЕЛЬСЫ: ГОСДУМА ПРИНЯЛА ЗАКОН, КОТОРЫЙ УСКОРИТ СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ НА БАМЕ И ТРАССИБЕ; РОССИЙСКИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ МОГУТ ТОЛЬКО ЭКСПОРТ УГЛЯ УВЕЛИЧИТЬ В ПОЛТОРА РАЗА..... | 69 |
| ТАСС; 2020.17.07; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПЕРЕСМАТРИВАЕТ ЦЕЛИ НАЦПРОЕКТОВ ПО СПРОСУ НА АВИАПЕРЕВОЗОКИ .....  | 70 |

---

|  |    |
|--|----|
| ИНТЕРФАКС; 2020.17.07; АТОМФЛОТ И СОВФРАХТ ЗАКЛЮЧИЛИ КОНТРАКТ НА ПОСТАВКУ МОРОЖЕНОЙ РЫБОПРОДУКЦИИ С Д.ВОСТОКА ПО СМП .....   | 71 |
| ПРАЙМ; 2020.16.07; РАСШИРЕНИЕ СМП ОТ МУРМАНСКА ДО КАМЧАТКИ НЕСЕТ БОЛЬШЕ РИСКОВ, ЧЕМ ВОЗМОЖНОСТЕЙ – МИНВОСТОК.....  | 72 |
| РИА НОВОСТИ; 2020.17.07; ХУСНУЛЛИН РЕКОМЕНДОВАЛ УСКОРИТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ТРЕТЬЕГО МОСТА В УЛАН-УДЭ .....   | 73 |
| РИА НОВОСТИ; 2020.17.07; ФАС РАСКРЫЛА КАРТЕЛЬНЫЕ СОГЛАШЕНИЯ ПО РЕМОНТУ ДОРОГ НА 3,8 МЛРД РУБЛЕЙ .....  | 73 |
| ПРАЙМ; 2020.18.07; ГТЛК ВОЗЬМЕТ В ВТБ КРЕДИТ В 22,7 МЛРД РУБЛЕЙ .....  | 73 |
| ТАСС; 2020.17.07; КОМИТЕТ ДУМЫ ОДОБИЛ ПЕРЕНОС ВСТУПЛЕНИЯ В СИЛУ НОРМ О «РЕГУЛЯТОРНОЙ ГИЛЬОТИНЕ» НА ПОЛГОДА .....   | 74 |
| ТАСС; 2020.16.07; ЕДИНУЮ ТРАНСПОРТНУЮ СХЕМУ СОЗДАДУТ ДЛЯ УДОБСТВА ПОЕЗДОК ПО САХАЛИНУ И КУРИЛАМ .....  | 75 |
| ИНТЕРФАКС; 2020.17.07; «МОСТОТРЕСТ» ПОЛУЧИЛ КОНТРАКТ НА 205 МЛН РУБ. ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ Ж/Д ЧАСТИ КРЫМСКОГО МОСТА ДО КОНЦА 2020Г .....                                | 76 |
| ТАСС; 2020.17.07; ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ АВТОДАННЫХ МОЖЕТ БЫТЬ РАЗРАБОТАН В 2020 Г. – СПЕЦПРЕДСТАВИТЕЛЬ ПРЕЗИДЕНТА .....  | 76 |
| ИНТЕРФАКС; 2020.17.07; ГЛАВА КОМИТЕТА ГОСДУМЫ ПОДДЕРЖИВАЕТ ИДЕЮ О ПРИОСТАНОВКЕ СБОРОВ С ГРУЗОВИКОВ В РАМКАХ СИСТЕМЫ «ПЛАТОН» .....                                 | 78 |
| ИНТЕРФАКС; 2020.17.07; ТАРИФ «ПЛАТОНА» С 1 ФЕВРАЛЯ 2021Г МОЖЕТ БЫТЬ ПОВЫШЕН С 2,2 РУБ./КМ ДО 2,31 РУБ./КМ ПРОТИВ ПЛАНИРУЕМЫХ РАНЕЕ 2,35 РУБ./КМ – РОСАВТОДОР ..... | 78 |
| РИА НОВОСТИ; 2020.17.07; РОССИЙСКО-КИТАЙСКИЙ МОСТ ХОТЯТ ЗАПУСТИТЬ ПО ВРЕМЕННОЙ СХЕМЕ К 1 СЕНТЯБРЯ .....  | 79 |
| РИА НОВОСТИ; 2020.17.07; РОССИЙСКО-КИТАЙСКАЯ КАНАТНАЯ ДОРОГА ДОЛЖНА ЗАРАБОТАТЬ В КОНЦЕ 2022 ГОДА .....   | 79 |
| РИА НОВОСТИ; 2020.17.07; СУД 31 ИЮЛЯ ВЕРНЕТСЯ К СПОРУ ВЛАСТЕЙ ПЕТЕРБУРГА С ВТБ ИЗ-ЗА СТРОЙКИ ДЕПО .....  | 80 |
| ИНТЕРФАКС; 2020.17.07; ОБЗОР: ГАЗПРОМ ОБЯЗАН ЗАКРЫТЬ ОПАСНУЮ ДОРОГУ ИЗ ТЕРИБЕРКИ К НЕПОСТРОЕННОМУ ЗАВОДУ СПГ .....   | 81 |
| ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2020.16.07; ТРАНСПОРТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА СТАНЕТ БЕЗОПАСНЕЕ.....  | 82 |
| ТАСС; 2020.17.07; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СООБЩЕНИЕ СВЯЗАЛО ДВА КРУПНЕЙШИХ ГОРОДА ПСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ.....   | 82 |
| ИНТЕРФАКС; 2020.17.07; РЖД ИСПОЛЬЗУЮТ ДО 350 МЛРД РУБ. ИЗ ЛИМИТА «ВЕЧНЫХ» ОБЛИГАЦИЙ, ЕЩЕ 20 МЛРД ПОЛУЧИТ ФПК .....   | 83 |
| ИНТЕРФАКС; 2020.17.07; РЖД ЗАПУСТИЛИ «ЛАСТОЧКИ» ИЗ МОСКВЫ В КОСТРОМУ, ВРЕМЯ В ПУТИ СОСТАВИТ 4 ЧАСА .....   | 84 |
| ИНТЕРФАКС; 2020.17.07; РЖД ВОЗОБНОВЯТ МЕЖДУНАРОДНОЕ ПАССАЖИРСКОЕ СООБЩЕНИЕ С БЕЛОРУССИЕЙ, ВЕДУТ ПЕРЕГОВОРЫ СО СТРАНАМИ СНГ .....                                   | 84 |
| ИНТЕРФАКС; 2020.17.07; ПАДЕНИЕ «ДАЛЬНИХ» Ж/Д ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ В РФ ПО ИТОГАМ ГОДА МОЖЕТ СОСТАВИТЬ 30% – ЗАМГЛАВЫ РЖД .....                                     | 85 |
| ИНТЕРФАКС; 2020.17.07; РЖД ФИКСИРУЮТ СРЕДНЮЮ ЗАПОЛНЯЕМОСТЬ ПОЕЗДОВ ДАЛЬНЕГО СЛЕДОВАНИЯ НА УРОВНЕ 70-80%, В АВГУСТЕ ПЛАНИРУЮТ ВЕРНУТЬ ЕЩЕ ДО 40 ПОЕЗДОВ .....       | 85 |

---

|   |    |
|---|----|
| ИНТЕРФАКС; 2020.17.07; СУД ОШТРАФОВАЛ СИБАНТРАЦИТ ЗА СТРОИТЕЛЬСТВО Ж/Д ПУТЕЙ В НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ БЕЗ РАЗРЕШЕНИЯ .....                         | 86 |
| ТАСС; 2020.16.07; ФАС ПОДГОТОВИЛА НОВОЕ ОПРЕДЕЛЕНИЕ МОНОПОЛИЙ. ОНО МОЖЕТ КОСНУТЬСЯ «ГАЗПРОМА» И «ТРАНСНЕФТИ» .....                                | 86 |
| РИА НОВОСТИ; 2020.20.07; ВЫВОЗНОЙ РЕЙС ИЗ США ЗАБРАЛ 367 РОССИЯН  | 87 |
| РИА НОВОСТИ; 2020.20.07; САМОЛЕТ С ВЫВЕЗЕННЫМИ ИЗ АФРИКИ РОССИЯНАМИ ПРИБЫЛ В МОСКВУ .....   | 87 |
| РИА НОВОСТИ; 2020.19.07; ВЫВОЗНОЙ РЕЙС ДОСТАВИТ 37 РОССИЯН ИЗ ТАШКЕНТА ВО ВЛАДИВОСТОК .....   | 88 |
| РИА НОВОСТИ; 2020.20.07; ВЫВОЗНОЙ РЕЙС ИЗ БАКУ ДОСТАВИЛ В ЕКАТЕРИНБУРГ 146 РОССИЯН .....  | 88 |
| РИА НОВОСТИ; 2020.20.07; СВЫШЕ СТА РОССИЯН ВЕРНУЛИСЬ НА РОДИНУ РЕЙСОМ ЕРЕВАН-ЕКАТЕРИНБУРГ .....   | 89 |
| РИА НОВОСТИ; 2020.18.07; ЗАХАРОВА РАССКАЗАЛА О ВЫВОЗНОМ «АФРИКАНСКОМ ТУРНЕ» .....   | 89 |
| ТАСС; 2020.18.07; ОЧЕРЕДНОЙ СПЕЦРЕЙС «АЭРОФЛОТА» С ГРАЖДАНАМИ РФ ВЫЛЕТЕЛ ИЗ ПАРИЖА В МОСКВУ – ПОСОЛЬСТВО .....                                    | 90 |
| ТАСС; 2020.18.07; «АЭРОФЛОТ» ОТКРЫЛ РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ В ОРСК И ПЕНЗУ ИЗ МОСКВЫ .....   | 90 |
| ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ВИТАЛИЙ ВОЛОВАТОВ; 2020.17.07; В РОСАВИАЦИИ ПРЕДЛОЖИЛИ СУБСИДИРОВАТЬ ПЕРЕЛЁТЫ В ТРУДНОДОСТУПНЫЕ ЗОНЫ .....                  | 90 |
| ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЕЛЕНА БОТОРОЕВА; 2020.16.07; ОГУЛЬ ПРИЗВАЛ УСКОРИТЬ СОГЛАСОВАНИЕ ПОПРАВОК ОБ ОКАЗАНИИ ПЕРВОЙ ПОМОЩИ НА БОРТУ САМОЛЁТА ..... | 91 |
| ИНТЕРФАКС; 2020.17.07; «ПОБЕДА» ХОЧЕТ ОЦЕНИТЬ РИСКИ РЕСТРУКТУРИЗАЦИИ ИЛИ РАСТОРЖЕНИЯ СДЕЛОК НА 15 BOEING-737 MAX .....                            | 92 |
| ТАСС; 2020.16.07; В МИД ЗАЯВИЛИ, ЧТО УСЛОВИЯ ДЛЯ ВОССТАНОВЛЕНИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ С ГРУЗИЕЙ ПОКА НЕ ВЫПОЛНЕННЫ .....                                  | 92 |
| ТАСС; 2020.16.07; РОСАВИАЦИЯ ПОДАЛА В АРБИТРАЖ МОСКВЫ ИСК О ВЗЫСКАНИИ С ТУРЕЦКОЙ ONUR AIR БОЛЕЕ 27 МЛН РУБ .....                                  | 93 |
| РИА НОВОСТИ; 2020.16.07; АЭРОПОРТЫ ТАТАРСТАНА ГОТОВЫ К ВОЗОБНОВЛЕНИЮ МЕЖДУНАРОДНОГО АВИАСООБЩЕНИЯ .....   | 93 |
| ПРАЙМ; 2020.16.07; ЗОНА, СВОБОДНАЯ ОТ ВИРУСОВ, МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ В «ШЕРЕМЕТЬЕВО» .....  | 94 |



## ПУБЛИКАЦИИ

### **ВЕСТИ ПЕРМЬ; 2020.17.07; В ПЕРМИ С РАБОЧИМ ВИЗИТОМ ПОБЫВАЛ МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ**

В Прикамье на повестке дня достаточно много проектов, связанных со сферой интересов **минтранса**. В частности, новый терминал аэропорта, который никак не может запуститься на все сто процентов.

Рабочая поездка федерального **министра транспорта Евгения Дитриха** начинается прямо в пермском аэропорту. Сегодня здесь ведется строительство перрона для стоянки самолетов и рулежной дорожки. Ну, и конечно, давняя мечта пассажиров – телетрапы.

Следующий пункт в программе визита – передача краю новых автобусов, в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». Пермский край первым в России получил субсидию на обновление подвижного состава. Всего в регион пришли 42 новые машины. Они уже курсируют в городе по трем маршрутам: 1-й, 32-й и 4-й.

Основное условие транспортной реформы в Прикамье – обновление автобусного парка. В случае пятилетнего контракта, уже до конца этого года все автобусы у подрядчика должны быть не старше пяти лет.

Все автобусы оклеены в фирменном стиле Пермского края и подготовлены по последнему слову техники: низкопольные, с кондиционерами, стационарным валидатором, а у водителя есть даже специальный браслет, который в режиме онлайн контролирует его состояние.

Первая партия автобусов прямо с приемки отправляется в рейс. Для начала это будут 1-й и 15-й маршруты.

**Евгений Дитрих, министр транспорта РФ:** «В целом, в Перми, конечно, делается огромная работа, связанная с таким обновлением».

В рамках того же национального проекта в Перми идет и масштабное дорожное строительство. Готовится к сдаче улица Петропавловская, на Островского работы в самом разгаре. А вот перекресток Революции-Сибирской уже открыт для движения авто и трамваев. Строительство нового всегда лучше, чем латание дыр.

На совещании речь заходит уже о будущих транспортных проектах. В августе собирают документацию для участия в новом конкурсе на приобретение автобусов. Да и взлетно-посадочную полосу ожидает новая реконструкция.

**Дмитрий Махонин:** «Надеемся на федеральную поддержку, и большое Савино способно будет после реконструкции принимать суда любого класса, и дальнемагистральные самолеты, в том числе».

**Евгений Дитрих** отметил целесообразность реконструкции взлетно-посадочной полосы в пермском аэропорту. По его словам, с точки зрения развития транспортной инфраструктуры в Пермском крае, нет ничего важнее аэропорта.

<https://vesti-perm.ru/pages/ce81d6ff4f4a4c3e9dd68e810f814207>

### **ВЕСТИ ПЕРМЬ; 2020.17.07; МИЛЛИАРДЫ НА ДОРОГИ: КОНТРОЛЬ КАЧЕСТВА БУДЕТ СТРОЖЕ**

20 миллиардов 400 миллионов рублей в этом году составляет бюджет, сформированный для ремонта и строительства дорог в Пермском крае. Сумма рекордная. Глава региона на заседании правительства пригрозил спросить за каждую потраченную копейку – в смысле контроля качества выполненных работ. Вполне оптимистичный доклад сделал и **министр транспорта**.

Второй этап реконструкции шоссе Космонавтов близится к завершению. Сейчас подрядчик укладывает бордюры и благоустраивает островки. Чуть дальше, в районе Култаево работы идут ночью, чтобы не мешать потоку. Здесь до конца августа должен появиться свежий асфальт.

В этом году дорожное строительство затронет все территории края – более 800 объектов. 55 из них в пермской агломерации приведут в порядок в рамках национального проекта «Безопасные и качественные дороги». В ближайшие три года на приведение в порядок дорог будет направлено 65 млрд рублей. Их на 2020-й – рекордные 20 млрд 400 млн рублей. Усиливается и контроль качества.

**Дмитрий Махонин, вице-губернатора Пермского края:** «В части дорожного строительстве и ремонта дорог есть прогресс, это связано с улучшением качества ремонтных работ, с точки зрения контроля ремонтов, изменения подхода к дорожно-строительным материалам, и вопрос выделения больших средств на финансирование».

О ключевых дорожных объектах на заседании правительства доложил **министр транспорта Николай Уханов**. В этом году их 18.

**Николай Уханов, министр транспорта Пермского края:** «Обход Чусового – 2,7 млрд рублей, выполнение на сегодня 93%, фактически остался участок на самом примыкании, на въезде в Чусовой. Максимальные сроки запуска движения – 1 ноября. Восточный обход Перми 4-й-9-й километр, восстановили движение по четырем полосам в полном объеме».

Работы кипят и в столице региона. Недавно открыли перекресток Революции-Сибирская. Улица Островского в районе гипермаркета «Семьи» стала четырехполосной. Изменилась и ул. Краснова – заасфальтировали проезжую часть и тротуар, расширив при этом пешеходную зону, сделали освещение. Осталось нанести разметку.

В этом году на Максима Горького появилось несколько разворотных двойных колец разного диаметра. Предназначены они, в том числе, и для больших машин.

В планах на этот год построить и реконструировать 40 километров дорог, еще 770 километров будут отремонтированы, некоторые из них капитально.

<https://vesti-perm.ru/pages/0228aee6f2ba4f35b0eec39ad622b306>

### **ВЕСТИ ПЕРМЬ; 2020.17.07; МОНТАЖ ТЕЛЕТРАПОВ В АЭРОПОРТУ ПЕРМИ НАЧНЕТСЯ В КОНЦЕ ИЮЛЯ**

Сегодня в рамках рабочего визита в Пермский край **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** совместно с главой Пермского края Дмитрием Махониным ознакомился с ходом реконструкции аэродромной инфраструктуры международного аэропорта «Пермь». Генеральным подрядчиком выступает компания «Стройтрансгаз».

Как доложил федеральному министру **и.о. заместителя генерального директора ФГУП «Администрация гражданских аэропортов» Дмитрий Катаев**, на площадке идут работы по обустройству перрона, для стоянки воздушных судов, рулежной дорожки С и установки телетрапов, которые позволят пассажирам попасть из зала ожидания в самолет по теплому переходу-рукаву.

По словам генподрядчика, сейчас на территории аэропорта в ежедневном режиме трудятся 112 человек, задействовано 20 единиц техники. Со следующей недели ожидается приезд еще 20 рабочих. Работы идут согласно утвержденному графику. На сегодняшний день идет завершающий этап работ перед установкой телетрапов. Планирует в конце июля приступить к их установке. Сбор «рукавов» будет осуществлен в течение месяца.

Кроме того, на объекте продолжается укладка марочного бетона на перроне. Также на площадке уже смонтированы мачты освещения, лотки системы водоотведения, готовится к установке светосигнальное оборудование.

Идет активная работа по обустройству примыкания рулежной дорожки С к искусственной взлетно-посадочной полосе в выделенные «окна». Уложены гидроматы, произведена

отсыпка песчано-гравийной смесью и щебнем. Следующий этап – заливка бетона-основы, а затем укладка марочного бетона. На других участках (пути руления) будет произведен разбор существующего покрытия, затем разработка и уплотнение грунта, а также дальнейшая укладка щебня и бетонирование.

Генеральный подрядчик обещает уложиться в срок и сдать работы в октябре.

<https://vesti-perm.ru/pages/9daeb9314d63434388bef0452d87bf9b>

### **ВЕСТИ ПЕРМЬ; 2020.17.07; В ПЕРМИ ОЖИДАЕТСЯ ВИЗИТ МИНИСТРА ТРАНСПОРТА РОССИИ ЕВГЕНИЯ ДИТРИХА**

Сегодня в Перми ждут **министра транспорта России Евгения Дитриха**, он намерен посетить столицу Прикамья с рабочим визитом. Программа пребывания пока уточняется, но известно, что главу **минтранса** интересует реконструкция перрона и рулежных дорожек в международном аэропорту «Пермь», а также вопросы развития железнодорожной инфраструктуры в краевой столице и регионе в целом.

<https://vesti-perm.ru/pages/cf92cf4cb6e74c45adc4134de180e928>

### **ТАСС; 2020.17.07; МИНТРАНС РФ НАПРАВИТ РЕГИОНАМ БОЛЕЕ 33 МЛРД РУБЛЕЙ НА ДОРОЖНЫЕ РАБОТЫ**

**Министерство транспорта РФ** в ближайшее время распределит между регионами более 33 млрд рублей на обновление дорожной сети, сообщил журналистам в пятницу сообщил глава министерства **Евгений Дитрих** в ходе рабочей поездки в Пермь.

Это будет уже второй транш, первый – в размере 43 млрд рублей – был направлен в июне 2020 года, **отметил министр**.

«Мы вчера на правительстве смотрели дополнительные транши. 23 июня президент [России **Владимир Путин**] дал указание – дорожникам в регионы отдать 100 млрд рублей. Первый транш 43 млрд рублей мы распределили 19 июня, второй транш... – еще 33,2 млрд [рублей], я думаю, что сегодня председатель [правительства РФ **Михаил Мишустин**] уже подпишет документы, и мы начнем распределение по регионам. И есть еще третий транш», – **сказал он**.

Ранее **Путин** заявлял, что средства будут направлены в те субъекты, которые работают быстро: строят, ремонтируют дороги качественно и с опережением графика.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/mintrans-rf-napravit-regionam-bolee-33-mlrd-rublej-na-doroznye-raboty>

На ту же тему:

<https://www.interfax-russia.ru/main/ditrih-regiony-poluchat-eshche-32-2-mlrd-rub-na-dorozhnye-raboty>

<https://1prime.ru/News/20200717/831792953.html>

<https://mir24.tv/news/16418253/mintrans-skoro-napravit-v-regiony-na-razvitie-dorozhnoi-seti-332-mlrd-rublei>

### **ТАСС; 2020.17.07; ПЕРМСКИЙ КРАЙ ПОЛУЧИЛ НОВЫЕ ГАЗОМОТОРНЫЕ АВТОБУСЫ С СИСТЕМОЙ КОНТРОЛЯ СОСТОЯНИЯ ВОДИТЕЛЯ**

Пермский край получил новые низкопольные автобусы на газомоторном топливе, которые оснащены современным оборудованием, в том числе электронной системой контроля состояния водителя. Об этом в пятницу журналистам рассказал **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**, находящийся в рабочей поездке в Перми.

«Это подарок, который федерация и руководство региона сделали жителям Перми – это новейшие современные низкопольные автобусы, очень удобно будет молодым родителям с колясками и пожилым людям, которым трудно подниматься по лестницам. Это автобусы, которые оснащены всем необходимым... это и системы контроля состояния водителя для того, чтобы предотвратить количество ДТП, связанных с усталостью и



засыпанием водителей. Мы тестируем сейчас такие системы, они сегодня на этих автобусах будут опробованы и пущены в серийное производство», – **сказал он.**

Врио главы Пермского края Дмитрий Махонин сообщил журналистам, что регион уже получил 42 автобуса на газомоторном топливе, закупка состоялась в рамках реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», Прикамье стало одним из 12 городов, получивших федеральные субсидии на эти цели.

«В наших планах полномасштабные изменения и обновление транспорта. Только в этом месяце в регионе, городе на рейс встают 300 новых автобусов, к концу года новый подвижной состав будет составлять 50% – это беспрецедентная величина», – **сказал Махонин**, отметив, что ранее регион получил новые трамваи и планирует дальше обновить их парк, реконструировать рельсы.

По данным **пресс-службы** краевой администрации, всего Пермский край в 2020 году получит 111 новых автобусов, 56 из них будут работать на газомоторном топливе, остальные на дизеле. В новых автобусах марки «ЛиАЗ-5292», работающих на метане, также установлены системы видеонаблюдения и видеофиксации, кондиционеры, навигационное оборудование, в том числе ГЛОНАСС, автоматическая система пожаротушения и система кнплинга, позволяющая наклонять кузов для удобства посадки и высадки пассажиров.

«Модель финансирования закупки этих автобусов сделана через нашу компанию «ГТЛК» (Государственная транспортная лизинговая компания), которая во взаимодействии с корпорацией «ВЭБ.РФ» профинансировала 60% от стоимости этих автобусов, 40% профинансировал перевозчик. И эта модель будет нами тиражироваться», – **пояснил Дитрих.**

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/permskij-kraj-polucil-novye-gazomotornye-avtobusy-s-sistemoj-kontrola-sostoania-voditela>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4423487>

<https://perm.mk.ru/social/2020/07/17/permskiy-kraj-pervym-poluchil-avtobusy-v-ramkakh-nacproekta.html>

<https://regnum.ru/news/polit/3013289.html>

<https://progorod59.ru/news/36835>

### **ТАСС; 2020.17.07; В ПЕРМСКОМ КРАЕ ДО 2022 ГОДА ПОСТРОЯТ ОКОЛО 20 ГАЗОЗАПРАВОК**

Власти Пермского края заключили соглашение с Министерством энергетики РФ о предоставлении федеральных субсидий региону для строительства автомобильных газонаполнительных компрессорных станций (АГНКС), до 2022 года планируется построить 18 новых станций. Об этом ТАСС в пятницу сообщили в **пресс-службе краевого Минтранса.**

«Заключено соглашение на период 2020-2022 годов на предоставление федерального финансирования для строительства в регионе новых АГНКС. Всего за три года в крае планируется построить 18 новых метановых заправок. Планируется, что в год в крае будет строиться по шесть заправок станций», – **отмечается в сообщении.**

Ранее краевые власти сообщали о том, что количество газомоторных заправок станций в Пермском крае к 2024 году должно увеличиться почти в девять раз, сейчас их работает всего пять – четыре в Перми и одна в Соликамске. В регионе около 600 транспортных средств работают на природном газе, в том числе 200 автобусов и 100 машин такси. По информации интернет-портала 59.ru, водителям этих автобусов приходится по несколько часов ждать очереди у компрессоров на заправках.

Также в пятницу врио губернатора Пермского края Дмитрий Махонин продемонстрировал **министру транспорта РФ Евгению Дитриху**, который находится в рабочей поездке в

Перми, новые низкопольные автобусы на газомоторном топливе, полученные в рамках реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», всего край получил 42 транспортных средства.

<https://tass.ru/ekonomika/8993903>

На ту же тему:

<https://realty.ria.ru/20200717/1574495935.html>

<https://www.pnp.ru/economics/mintrans-predlagaet-sozdat-federalnyy-reestr-gazoprovodnykh-setey.html>

### **ТАСС; 2020.17.07; ДИТРИХ ПОРУЧИЛ ЗАКОНЧИТЬ РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОПОРТА В ПЕРМИ ДО НАСТУПЛЕНИЯ ХОЛОДОВ**

Третий этап реконструкции международного аэропорта Пермь должен быть завершен до наступления холодов. Об этом сообщил **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** во время презентации проекта реконструкции порта.

Во время презентации **и.о. заместителя генерального директора ФГУП «Администрация гражданских аэропортов» Дмитрий Катаев** сказал о том, что до конца августа должны быть завершены первый и второй этап реконструкции, третий этап планируется завершить до 31 октября.

«Бетон должен встать, чтобы мы потом не боролись с последствиями ускоренного темпа укладки и всего остального, надо очень аккуратно и внимательно смотреть. С одной стороны мы должны обязательно в этом году с деньгами справиться, поскольку мы особое внимание сейчас уделяем использованию средств, никто на будущий год продлевать этот контракт не будет. До холодов надо успеть все сделать», – **сказал он**.

Ранее руководитель **Росавиации Александр Нерадько** поручил нарастить темпы работ, начатые в аэропорту Перми в 2018 году, и закончить реконструкцию в этом году. По информации краевых властей, реконструкция закончится к октябрю 2020 года, будут проведены работы по реконструкции рулежной дорожки, которые позволят установить новые телетрапы, аванперрон и перрон для стоянки самолетов.

К 1 июня была завершена мобилизация строительных ресурсов, началась реконструкция в полном объеме, ее выполняет компания «Стройтрансгаз», в соответствии с проектом, предусмотрено расширение части перрона общей площадью 33,9 тыс. кв. м с учетом строительства нового аэровокзального комплекса. В 2019 году из-за неблагоприятных погодных условий и изменений проектного решения строительные работы велись с опозданием в полтора месяца.

<https://tass.ru/ekonomika/8991869>

На ту же тему:

<https://realty.ria.ru/20200717/1574493774.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.17.07; ТЕРМИНАЛ АЭРОПОРТА ПЕРМИ МОЖЕТ БЫТЬ РАСШИРЕН В БЛИЖАЙШИЕ 3-5 ЛЕТ**

**Министр транспорта РФ Евгений Дитрих** сообщил о возможном расширении терминала международного аэропорта «Пермь» («Большое Савино») в ближайшие годы.

«Дальнейшие планы по развитию оператор аэропорта нам сегодня представил. Достаточно масштабные планы и по замене покрытия на (взлетной – ИФ) полосе, и по развитию рулежных дорожек, и по развитию мест стоянок воздушных судов, в том числе и под будущее расширение терминала, которое может произойти в горизонте 3-5 лет», – **сказал Дитрих** журналистам в пятницу по итогам совещания с врио губернатора Пермского края Дмитрием Махониным.

**Дитрих** отметил, что в настоящее время пермский аэропорт показывает хороший рост пассажиропотока и активно выходит из ограничений, связанных с COVID-19.

Как сообщалось, аэропорт Перми по итогам 2019 года обслужил 1,647 млн пассажиров, что на 8,4% превысило показатель 2018 года. Между тем в I полугодии текущего года на фоне ситуации с коронавирусом пассажиропоток упал почти вдвое.

По прогнозам властей региона, озвученным в 2017 году на церемонии открытия нового терминала, к 2020 году пассажиропоток аэропорта Перми ожидался на уровне 2 млн человек в год, к 2030-му – 3,85 млн человек.

Здание нового терминала в аэропорту «Большое Савино» введено в эксплуатацию 30 ноября 2017 года. Его площадь составляет 29 тыс. кв. м, пиковая пропускная способность – 900 человек в час (в старом терминале – 400 человек в час). Строительство с октября 2015 года вело ООО «Альфа-Строй» (входит в Acons Group) по заказу ООО «Новаяпорт». Базовый бюджет проекта составил 5,9 млрд рублей.

На привокзальной площади создано 654 парковочных места. В терминале имеется 20 стоек регистрации и 4 линии выдачи багажа. Оборудованы два зала повышенной комфортности общей вместимостью 120 человек. Кроме того, в терминале предусмотрены несколько кафе, магазины сувениров и периодических изданий, duty free.

Согласно данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», ООО «Новая Колхида» (структура холдинга «Новаяпорт» Романа Троценко) владеет 50% уставного капитала АО «Международный аэропорт «Пермь», еще по 25% принадлежат АО «Корпорация развития Пермского края» и краевому министерству по управлению имуществом и земельными отношениями.

<https://tourism.interfax.ru/ru/news/articles/72052>

### **ТАСС; 2020.17.07; ДИТРИХ СЧИТАЕТ, ЧТО ПАССАЖИРОПОТОК В АЭРОПОРТУ ПЕРМИ БЫСТРО ВОССТАНОВИТСЯ ПОСЛЕ ПАНДЕМИИ**

Пассажиропоток в Международном аэропорту Перми (Большое Савино), который снизился из-за введенных ограничений для борьбы с распространением коронавируса, восстановится быстро. Такое мнение журналистам в пятницу выразил **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** в ходе рабочей поездки в Пермь.

«Уже сейчас пассажиропоток в аэропорту Большое Савино показывает хороший рост, мы активно выходим из ограничений, которые были связаны с пандемией. Сейчас все позитивные тенденции к тому, что абсолютно быстро пассажиропоток восстановится», – **сказал он.**

Как сообщала ранее **пресс-служба** пермского аэропорта, по итогам первого полугодия пассажиропоток из-за пандемии коронавируса сократился на 46,5% по сравнению с аналогичным периодом 2019 года. С начала года количество обслуженных пассажиров составило порядка 400 тыс. человек. В конце марта из Перми были полностью прекращены международные рейсы, авиакомпании сократили программы полетов в регионы. В настоящий момент аэропорт полностью готов к возобновлению пассажирского авиасообщения, соблюдая все рекомендации и обеспечивая авиационную безопасность.

Самые популярные направления в летнем расписании – южные регионы России, лидером среди отдыхающих стал Сочи, в июне туда улетели более 5,5 тыс. пассажиров, на втором месте – Симферополь, в столицу Крыма было перевезено около 2,5 тыс. человек, около 2 тыс. человек отправились в Анапу, увеличено количество рейсов в Москву.

Таким образом, пассажиропоток в июне вырос в 4,5 раза по сравнению с маем.

<https://tass.ru/ekonomika/8995161>

### **РБК ПЕРМЬ; ЛАРИСА САДЫКОВА; 2020.17.07; ВИЗИТ В ПЕРМЬ ЕВГЕНИЯ ДИТРИХА НАЧАЛСЯ С ОСМОТРА ХОДА РАБОТ В АЭРОПОРТУ**

**Министр транспорта РФ Евгений Дитрих** прибыл с визитом в Пермь. Его рабочая поездка началась с инспекции хода работ первого этапа реконструкции аэропорта Пермь. Министра сопровождают глава региона Дмитрий Махонин, и.о. заместителя генерального

директора ФГУП «Администрация гражданских аэропортов» Дмитрий Катаев, генеральный директор ООО «Новопорт Холдинг» Сергей Рудаков, управляющий директор АО «Международный аэропорт «Пермь» Султан Джармуханов, представители подрядной организации АО «Стройтрансгаз» и субподрядчика ООО «СУ №9».

**И.о. заместителя генерального директора ФГУП «Администрация гражданских аэропортов» Дмитрий Катаев** пояснил министру, почему реконструкция аэропорта не была произведена в срок, указанный в договоре.

«С АО «Стройтрансгаз» контракт был заключен 26 апреля 2018 года, 28 апреля того же года – получено разрешение на строительство, 17 мая 2018 года подрядчику передана площадка, 7 июня – открыто финансирование. В процессе строительства возникла необходимость внести уточнения в проектную документацию в связи с неэффективностью метода стабилизации грунтовых оснований под искусственным покрытием. Вопрос был решен совместными усилиями заказчика, оператора, подрядчика и проектной организации к 1 мая 2019 года. В мае подрядчик актуализировал график, по нему должен был завершить работы в контрактные сроки – до 30 ноября 2019 года. В связи с неэффективным управлением строительством генподрядчиком сроки были сорваны, на дату завершения контракта было выполнено 26% объема работ (на 138 млн руб). Нами ведется претензионная работа – выставлено 9 исков на общую сумму 72 млн руб. В 2020 году наблюдаем коренное изменение в отношении к работе со стороны подрядной организации – заменена субподрядная организация, произведена заготовка материалов в объеме 90% от объема оставшихся работ, генподрядчиком заключены все необходимые договора на необходимые поставки материалов и услуг», – сказал **Дмитрий Катаев**.

В настоящее время работы по сопряжению взлетно-посадочной полосы с рулежной дорожкой находятся в активной фазе. Первый этап реконструкции включает в себя обустройство перрона, рулежной дорожки С и установку телетрапов. Подрядная организация обещает часть основных работ завершить до 30 августа, а перрон АВК передать для монтажа телетрапов уже в конце июля. По плану полностью завершить все работы первого этапа реконструкции должны до 15 октября, подрядчик обещает сделать это раньше.

«Сентябрь – месяц важный, нужно успеть, чтобы бетон успел встать, чтобы мы не боролись потом с последствиями этого ускоренного темпа укладки. С одной стороны, мы должны обязательно в этом году разобраться – мы особое внимание уделяем использованию средств, никто на следующий год этот контракт продлевать не станет. И претензионно-исковая работа с подрядчиками – эта штука такая интересная... Масштабы очень серьезные, я не ожидал, что так развернута стройка, несмотря на то, что объем финансирования, вроде бы, не велик (в сравнении с другими объектами), тем не менее проект масштабный», – сказал **Евгений Дитрих**.

По данным подрядчика, в ежедневном режиме на площадке работают до 100 человек. Последние позволяют прилетающим в Пермь пассажирам переходить из самолета в здание аэропорта, минуя улицу. В настоящее время на объекте ведется укладка марочного бетона на перроне. Это бетон с особым составом, который производят специально для бетонирования зон передвижения воздушных судов. Высота укладочного слоя составляет 35 см. Площадь всего перрона – 30 тыс. кв. метров, сегодня уже залито более 7 тыс. кв. метров. Для выполнения этих работ подрядчик использует специальный бетоноукладочный комплекс GOMACO. Укладка марочного бетона на перроне станет завершающим этапом перед монтажом телетрапов.

Монтировать и вводить телетрапы в эксплуатацию будет ООО «Алексо» – компания, которая является подрядчиком по выполнению работ в аэропортах Домодедово, Пулково и Шереметьево. Сами телетрапы были поставлены в аэропорт летом 2019 года.

«Работы развернуты на всех подэтапах строительства, идут по графику. Собираемся только акцентировать свое внимание на усилении – на переходе на несколько рабочих

смен в сутки. В ближайшие выходные будут предоставлены так называемые окна, во время которых самолеты летать не будут, чтобы мы смогли закончить в срок то, что нам поручено. Технологии стандартные, но применяются редкие и уникальные машины, которые позволяют выкладывать необходимую толщину бетона. Это не просто нанесение бетона – это неустанный лабораторный геодезический контроль, потому что все должно быть выверено. Потому что рядом с площадкой есть определенный уклон, где влага будет собираться в лотки. Перрон всегда должен быть сухим и готовым к работе», – рассказал советник генерального директора АО «Стройтрансгаз» Владимир Квасов.

Работы по реконструкции ведутся за счет средств федерального бюджета. Заказчиком выступает Федеральное государственное унитарное предприятие «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)». В результате конкурсных процедур поставщиком услуги было признано АО «Стройтрансгаз». Стоимость контракта составила 506,7 млн рублей. Источник финансирования – 100% федерального бюджета в рамках ФЦП «Модернизация транспортной системы России». Работы должны быть закончены не позднее 30 ноября 2019 года, однако предыдущий субподрядчик в график не уложился.

В конце мая из-за реконструкции ограничения по приему и выпуску судов были введены на две недели. Однако, субподрядная организация на ремонтные работы не вышла.

28 мая первый заместитель **Министра транспорта Российской Федерации** – руководитель **Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация)** **Александр Нерадько** 28 мая провел в режиме видеоконференции совещание проектного офиса по вопросу реализации транспортной части комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. На нем обсуждались вопросы модернизации аэродромной инфраструктуры аэропорта Пермь: подрядная (АО «Стройтрансгаз») организация была обязана завершить реконструкцию в ноябре 2019 года, но от графика отклонилась. **Замминистра** попросил ускорить работы – завершить их до конца 2020 года.

1 июня глава Прикамья Дмитрий Махонин провел совещание с новым руководителем АО «Стройтрансгаз» Игорь Забираном, на котором поручил ускорить работы. На это, по данным **пресс-службы** правительства, представитель подрядчика пообещал закончить реконструкцию до конца сентября.

<https://perm.rbc.ru/perm/freenews/5f1151b49a794730aeeec77d>

### **РБК ПЕРМЬ; ЛАРИСА САДЫКОВА; 2020.17.07; ЗАКАЗЧИК ВЗЫСКИВАЕТ 72 МЛН С ПОДРЯДЧИКА РЕКОНСТРУКЦИИ ВПП В САВИНО**

ФГУП «Администрация гражданских аэропортов», являющееся заказчиком работ по реконструкции взлетно-посадочной полосы международного аэропорта «Пермь», взыскивает с подрядчика – АО «Стройтрансгаз» – 72 млн руб. Об этом 17 июля во время визита в Пермь **министра транспорта РФ Евгения Дитриха** сообщил **и.о. заместителя генерального директора ФГУП Дмитрий Катаев**.

«В связи с неэффективным управлением строительством генподрядчиком сроки были сорваны, на дату завершения контракта было выполнено 26% объема работ (на 138 млн руб). Нами ведется претензионная работа – выставлено 9 исков на общую сумму 72 млн руб.», – сказал Дмитрий Катаев, рассказывая об обстоятельствах, при которых были сорваны сроки работ по реконструкции. При этом представитель Администрации гражданских аэропортов отметил, что в 2020 году подрядная организация «исправилась».

«В прошлом году были неблагоприятные погодные условия в виде большого количества осадков, которые не позволили войти в график. Согласно технологии, для работ по устройству бетона перрон должен быть сухим, при отрицательных температурах работы по укладке верхнего слоя бетона запрещены, поэтому были перенесены работы по устройству бетона до наступления плюсовых температур. Были выделены этапы в проекте



и разработан соответствующий график с завершением строительно-монтажных работ в 2020 году», – пояснили РБК Пермь АО «Стройтрансгаз».

<https://perm.rbc.ru/perm/freenews/5f1189cd9a79474f5f72668d>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4423274>

### **КОММЕРСАНТЪ; 2020.17.07; ОБСУЖДЕНИЕ СУДЬБЫ ГОРНОЗАВОДСКОГО НАПРАВЛЕНИЯ НЕ ВОШЛО В ПРОГРАММУ ВИЗИТА ГЛАВЫ МИНТРАНСА**

Сегодня Пермь посетит **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**. Как сообщил источник в краевом правительстве, сразу по прибытии в столицу Прикамья чиновник осмотрит международный аэропорт «Пермь», затем основная часть программы его визита будет посвящена передаче подвижного состава городского общественного транспорта (трамваи и автобусы), приобретенного в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Обсуждение судьбы Горнозаводского направления, по словам собеседника “Ъ-Прикамье”, не запланировано.

Ранее источник, знакомый с ситуацией, сообщал, что во время рабочего визита в Пермь господин **Дитрих** посетит закрытый минувшей зимой участок Горнозаводской ветки Свердловской железной дороги в Перми между станциями Пермь I и Пермь II. По информации собеседника, министр и краевые власти вновь обсудят плюсы и минусы проекта реновации этой территории, после чего примут решение либо о возобновлении движения электропоездов, либо о продолжении строительства трамвайной линии на месте железнодорожных путей.

Напомним, проект прекращения железнодорожного движения по ветке в центре Перми был анонсирован предыдущим губернатором Максимом Решетниковым в 2017 году. Свою идею он обосновывал тем, что железнодорожные пути отделяют центр города от набережной. При этом грузовое сообщение на участке между станциями Мотовилиха и Пермь II планировалось прекратить полностью, а пассажирское обеспечивать с помощью скоростного трамвая. Связь расположенных вдоль Камы промышленных предприятий с Транссибом власти предполагали организовать с помощью так называемого Северного железнодорожного обхода и нового моста через реку. Сейчас их грузопоток обеспечивается за счет путей через плотину КамГЭС, которая имеет ограниченную грузопропускную способность.

<https://www.kommersant.ru/doc/4418319>

### **ТАСС; 2020.17.07; ВЛАСТИ РЕГИОНА ПРОСЯТ МИНТРАНС ПОМОЧЬ В РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА МУРМАНСКА**

Власти Мурманской области обратились через Совет Федерации к **Минтрансу России** с просьбой о финансировании реконструкции взлетно-посадочной полосы аэропорта Мурманск. Об этом в пятницу заявила заместитель губернатора Ольга Кузнецова во время заседания Совета по Арктике и Антарктике при Совете Федерации на тему «Состояние и перспективы развития арктической (полярной) авиации».

«Взлетно-посадочная полоса [аэропорта Мурманск] уже не соответствует необходимым требованиям для приема больших воздушных судов, необходимо ее расширение. Объект взлетно-посадочной полосы муниципальный, понятно, что у муниципалитета средств недостаточно, предлагаем также внести в проект решения и рекомендовать **Минтрансу России** предусмотреть финансирование в рамках государственно-частного партнерства в части реконструкции взлетно-посадочной полосы», – сказала Кузнецова.

Она добавила, что ранее власти региона неоднократно обращались в правительство России и получили одобрение, однако работа по финансированию магистрального плана, куда вошли мероприятия по ремонту взлетной полосы в Мурманском аэропорту, была приостановлена.

Сейчас, по словам Кузнецовой, в аэропорту Мурманск, который является частным аэропортом, ведется масштабная реконструкция аэровокзальной площади, в будущем готовится реконструкция аэровокзала. Аэропорт имеет статус международного, в прошлом году он перевез миллионного пассажира.

Кроме аэропорта Мурманск, в регионе функционирует аэропорт «Хибины» в Апатитах, который обеспечивает перевозку пассажиров средней части Кольского полуострова. «В этом году мы приняли решение софинансировать и субсидировать перевозки компании S7 и компании «Северсталь» [аэропорта «Хибины»] для того, чтобы снизить стоимость билета, и она существенно снизилась, почти в два раза, для пассажиров. Если раньше билет стоил 10 тыс. рублей, то сейчас он стоит 5 тыс. рублей», – рассказала замгубернатора.

<https://tass.ru/ekonomika/8992709>

### **1 КАНАЛ; АЛЕКСЕЙ КРУЧИНИН; 2020.18.07; В РОССИИ МОГУТ УЖЕСТОЧИТЬ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ, КОТОРЫЕ ПРОВОЦИРУЮТ АВАРИИ. НОВОСТИ**

С ослаблением пандемии на наших дорогах все больше электроскутеров. Такой вот безобидный самокатик. Многие даже не понимают, где у него моторчик, батарея. Современные технологии. Благодаря им же скорость у такой игрушки сопоставима с автомобильной.

И как следствие, больше аварий с их участием. А ведь пока те, кто ими управляет, по закону считаются пешеходами. Значит, и ответственность за опасное поведение на дороге другая. **Минтранс** уже внес предложения по поправкам в правила дорожного движения, которые должны дисциплинировать таких водителей.

«Я не среагировала, я его не видела – самокат бесшумный. И когда я уже повернулась, он просто моего ребенка снес», – рассказывает Алина Гусейнова.

Дальше вызвали скорую помощь, у полуторагодовалого Демьяна были ушибы. Обошлось сравнительно легко. Мальчика выписали из больницы через 10 дней. Но где гарантия, что это не повторится на следующей прогулке?

«Мы живем возле парка и гуляем каждый день, и это каждый раз стресс. Очень много раз, когда я детей просто вылавливала из-под колес самокатов или велосипедов», – рассказывает женщина.

На спидометре под 30, но почему бы не показать свою лихость, распугивая прохожих? Ведь по действующим правилам те, кто ездит самокатах, моноколесах и гироскутерах, тоже пешеходы. Значит, им можно и на тротуар, и в парк, и скорость сбавлять не обязательно.

На дорогу, правда, нельзя, но кто ж остановит самокатчика, который может выжать и 60, и даже 90? Парадокс, но вот это ЧП в центре Перми, по правилам трактуется так: пешеход на огромной скорости переходил улицу в неустановленном месте и врезался в машину. А вот еще один такой «пешеход» без шлема смело рассекает на моноколесе прямо по проезжей части.

«Когда все разрешено, значит, можно делать все, что угодно. И ограничивать самых таких отчаянных, конечно, хотелось бы. Мне совершенно не хочется наехать на такого человека за рулем», – отмечает директор по развитию компании по прокату самокатов Сергей Писаренко.

Сергей Писаренко – совладелец фирмы по прокату самокатов – за то, чтобы в игре, где все больше участников, наконец появились адекватные правила. Защитить нужно и пешеходов, и автомобилистов, и самокатчиков, считают в общественном движении «Малый электротранспорт России».

«Когда люди приходили к нам в магазин, они спрашивали: «Скажите нам, пожалуйста, никто не может ответить, мы кто на дороге – пешеходы или скутеры?» А мы им ничего не

смогли сказать. Поэтому мы и инициировали создание этого общественного движения, которое помогло им определиться», – говорит руководитель общественного движения «Малый электротранспорт России» Александр Осипов.

**Минтранс** уже внес на рассмотрение поправки в ПДД. Самокаты – обыкновенные и электрические, моноколеса и гироскутеры назовут «средствами индивидуальной мобильности». Это будет еще одна – пятая категория участников дорожного движения. Появится разграничение на зоны и возрасты.

Вы старше 14, у вас электросамокат или гироскутер? Тогда добро пожаловать на велодорожку. Там, где ее нет, никто не запретит двигаться по тротуарам. Но здесь – скорость не больше 20 километров в час. Есть места, где ни велодорожек, ни тротуаров. Тогда выезжаем на обочину дороги.

Самокаты и другие компактные средства передвижения сейчас на пике моды. У некоторых российских магазинов во время пандемии продажи выросли до 70%! Все сложилось – опустевшие улицы, нежелание людей ездить в общественном транспорте, огромная популярность доставки.

В Европе тоже электробум. В столице Франции закрыли для движения автомобилей знаменитую улицу Риволи. Эксперимент мэра Парижа вызвал восторг у «зеленых» и превратил оживленную магистраль в царство велосипедов и самокатов. При этом в Европе действуют строгие правила. В той же Франции штраф за превышение скорости до 1,5 тысяч евро! В Германии – обязательная регистрация электросамокатов с получением номерных знаков.

В России пока речь об этом не идет. Но уже есть мнение, что мощные самокаты можно будет приравнять к мопедам и мотоциклам.

Но это, говорят в **Минтрансе**, уже следующий вопрос. Пока главное – законодательно отделить настоящих пешеходов от тех, кто предпочитает двигаться по тротуарам не на своих двоих.

[https://www.1tv.ru/news/2020-07-18/389709-v\\_rossii\\_mogut\\_uzhestochit\\_otvetstvennost\\_vladeltsev\\_elektrosamokatov\\_kotorye\\_provotsiruyut\\_avarii](https://www.1tv.ru/news/2020-07-18/389709-v_rossii_mogut_uzhestochit_otvetstvennost_vladeltsev_elektrosamokatov_kotorye_provotsiruyut_avarii)

### **1 КАНАЛ; ИВАН ПРОЗОРОВ; 2020.17.07; В КОСТРОМЕ ЖДУТ ПЕРВУЮ «ЛАСТОЧКУ»**

Новость для тех, кто на этих выходных хочет отправиться в путешествие, но пока не решил куда. Кострома. Из Москвы туда теперь можно долететь на «Ласточке». Запущен новый поезд. Дорога займет всего четыре часа. Доедешь и с ветерком, и с комфортом. Вагоны премиум-класса.

Фото на долгую память. Нина Васильевна полвека живет в Москве, и все это время, как и другие пассажиры, в Кострому добиралась поездом дальнего следования. Долго и неудобно. А тут техника на грани фантастики.

«В разы прелестней, честно скажу. Мягче, плавно, всегда работает климат. Прекрасно», – сказал Степан Фролов.

Но куда важнее время. Обычный поезд едет из Москвы минимум пять с половиной часов, с промежуточными остановками, только на стоянку уходит 45 минут. Теперь остановок меньше, скорость выше – до 140 километров в час, в итоге «Ласточка» летит – 4 часа и 7 минут.

Безукоризненный внешний вид – к личной встрече пассажиров готовится начальник поезда, подготовку проходят и вагоны, и персонал. Бесконтактные антисептики, замер температуры, полная обработка салона.

«Поверхности, которые может пассажир прикасаться, обрабатываются обязательно. Это перед поездкой непосредственно. Потом идет уборка в пути следования, в течение часа снова обрабатывается все», – рассказал начальник поезда Сергей Правдин.

Сам поезд – это пять современных вагонов, только с завода. На костромском направлении будут курсировать «Ласточки» в комплектации «Премиум». Что это означает? Здесь увеличено расстояние между сиденьями, можно свободно выпрямить ноги, здесь же розетка для зарядки гаджетов. Есть и места для багажа, для размещения переносок с домашними животными, туалеты, кулер с горячей и холодной водой. Такой комфорт можно встретить не в каждом салоне самолета.

Первые дамы с собачками уже выбрали новый состав. Есть и неожиданные питомцы.

Жители Костромской области прямо в вагоне рассказали губернатору региона, как важно было наладить скоростное сообщение с Москвой.

«Ночной поезд, который приходит рано, людям приходится дожидаться на вокзалах, очень неудобно. Надеемся, сейчас для пассажиров Москва и Кострома будут ближе», – сказал губернатор Костромской области Сергей Ситников.

Ближе будет и для туристов. Дальняя дорога делала Кострому темной точкой на карте «Золотого кольца России». Теперь же турпоток может вырасти вдвое.

«Вечерком можешь сесть, доехать за четыре часа, провести полноценных два выходных дня – субботу и воскресенье, и уже в понедельник можешь быть в Москве на работе. Это то, что мы называем короткими поездками выходного дня, маленьким путешествием», – сказала **руководитель Федерального агентства по туризму Зарина Догузова**.

Путешествия и рабочие поездки благодаря таким «Ласточкам» стали быстрее и комфортнее. Поезда зарекомендовали себя в Москве – на МЦК, на пригородных и дальних направлениях: Белгород, Вязьма, Иваново, Клин, Крюково – Зеленоград, Ковров – Нижний Новгород, Орел – Курск, Санкт-Петербург, Смоленск, Тверь. И вот, наконец, Кострома.

«Пассажиропоток точно вырастет в несколько раз. Планируем увеличить и количество рейсов, и предложить новые услуги. Мы создали все условия, самые приветливые проводники, и на этом маршруте мы предложим новое качество», – сказал генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозеров.

Прибытие этого поезда в Костроме называют событием историческим, на рейс раскуплены почти все места. Впрочем, для города на Волге это только первая «Ласточка».

[https://www.1tv.ru/news/2020-07-17/389659-v\\_kostrome\\_zhdut\\_pervuyu\\_lastochku](https://www.1tv.ru/news/2020-07-17/389659-v_kostrome_zhdut_pervuyu_lastochku)

На ту же тему:

<https://www.vesti.ru/video/2206698>

### **НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»; 2020.17.07; МЕРЫ ПОДДЕРЖКИ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ В РФ**

**ВЕДУЩИЙ:** Субсидирование авиабилетов в этом году увеличится на треть. Эту информацию подтвердил **премьер-министр Михаил Мишустин** на вчерашней встрече с президентом. Компенсировать стоимость билетов продолжают по убыточным для перевозчиков направлениям, главное, чтобы рейс проходил не через Москву. Как помогут одной из самых пострадавших отраслей? Расскажет **Арсений Молчанов**. Арсений, приветствую. Какие еще меры поддержки авиакомпаниям уже действуют?

**КОРР.:** Доброе утро. Им компенсировали расходы на фонд оплаты труда и лизинг. Российская авиация получит дополнительные 3 миллиарда рублей в виде дотаций. Деньги пойдут на субсидирование перевозок по региональным маршрутам. Об этом заявил глава правительства **Михаил МИШУСТИН**. И важное условие – средства получают только те, у кого в парке новые российские самолеты. Речь, в первую очередь, идет о Sukhoi Superjet 100. Есть три направления, по которым правительство компенсирует цену. Это Дальний Восток, Калининград и Крым. На субсидирование межрегиональных перевозок в 2018

году из бюджета было потрачено 3,3 миллиарда рублей. А в это году с учетом вот этой дополнительной выплаты сумма перевалит за 12 миллиардов.

Александр ФРИДЛЯНД, директор научного Центра экономического мониторинга, анализа и прогнозирования Государственного НИИИ Гражданской авиации: Увеличение программы субсидирования – это, в общем-то, позитивный момент. Это важная, существенная программа. Она призвана поддерживать межрегиональные перевозки. По ней нельзя субсидировать рейс в Москву, но можно субсидировать рейс из Благовещенска куда-нибудь в Охотск.

КОРР.: Когда остановили полеты, перевозчики столкнулись с двумя главными проблемами. Первая – заработная плата сотрудникам. Вторая – лизинг за самолеты, там цена еще в долларах и евро идет. Даже в хорошие времена эти траты на первое и второе составляют до двух третей бюджета компании. Без выручки во втором квартале остались и аэропорты, им государство одобрило помощь из расчета 195 рублей на потерянного пассажира. Пока подтверждено заявок на 800 миллионов рублей от Шереметьево, Бегешиво в Набережных Челнах и аэропорта в Казани. Ждут решения еще 52 воздушные гавани. Ну, а эксперты не исключают того, что в 2021 году авиаперевозчики будут быстро восстанавливать потерянное.

Елена САХНОВА, руководитель управления машиностроения, транспорта, материалов «ВТБ Капитал»: Сейчас по спросу на южное направление мы видим очень хороший спрос. Он уже превысил прошлогодние уровни. Но он, естественно, недостаточен для того, чтобы компенсировать общее падение по всем направлениям, тем более при закрытых международных полетах. Сейчас мы уже летаем примерно 50 процентов от уровней, если брать целиком, уровней предыдущего года. Соответственно, к концу года-январю мы будем выходить где-то на уровни прошлого года и потом увидим рост. В следующем году... Мы достаточно оптимистичны относительно следующего года, мы ожидаем рост порядка 6-7, может быть, учитывая серьезное падение, которое мы видим, мы даже превысим эти цифры.

КОРР.: Ну, а между тем кризис не останавливает крупнейшего перевозчика России. «Аэрофлот» делает крупные прогнозы. Согласно стратегии через восемь лет Группа доведет пассажиропоток до 130 миллионов человек. Для сравнения, в 2019 году он был на уровне 60 миллионов, а все остальные авиакомпании перевезли 128 миллионов человек. В условиях падающих доходов ставку сделают на развитие «Победы». Непосредственно «Аэрофлот» сосредоточится на дальних маршрутах. А среднемагистральный флот он передаст лоукостеру, сделав свою «дочку» крупнейшим перевозчиком России. Компания «Россия», так же входящая в «Группу Аэрофлот» сосредоточится на социальных направлениях. Она преимущественно будет эксплуатировать отечественные лайнеры. Правда, в правильности реформы усомнились конкуренты. **Вице-премьер «Ютейр»** Дмитрий Белоконов заявил, что стратегия государственной компании только усилит ее монопольное положение. Правда, с этим не все согласились.

Роман ГУСАРОВ, главный редактор портала Avia.ru: Там, где присутствует «Победа» и другие перевозчики, они вполне успешно с ней конкурируют. Более того, у таких авиакомпаний, которые пропагандируют гибридную модель, то есть не являющуюся в чистом виде низкобюджетными перевозчиками, у них есть некое преимущество перед «Победой». Потому что в отличие от «Победы» они могут предложить не только перевозку без какого-либо сервиса дополнительных услуг, но и напротив, в самолете может полететь пассажир, который может себе приобрести полный набор услуг.

КОРР.: Авиаиндустрия по прогнозам **Минтранса** в этом году может потерять до половины пассажиропотока и перевезти 60 миллионов человек вместо 128. Ну, а окончательно восстановить отрасль получится не раньше осени будущего года.

ВЕДУЩИЙ: Спасибо.

<https://www.vesti.ru/video/2206582>



### **ГТРК САМАРА; 2020.18.07; В САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ МОГУТ ВОЗОБНОВИТЬ МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВИАПЕРЕЛЕТЫ 1 АВГУСТА**

В Самарской области международное авиасообщение может возобновиться 1 августа. Об этом стало известно на заседании регионального оперативного штаба по борьбе с коронавирусом.

Как сообщил **министр транспорта** и автомобильных дорог Самарской области Иван Пивкин, по данным **Федерального агентства воздушного транспорта** с начала следующего месяца возможно начнется регулярное авиасообщение. Решение об этом должно принять правительство РФ.

Отмечается, что в настоящий момент в Самарской области отменен 14 дневная обязательная самоизоляция для граждан прибывающих из-за рубежа. При этом они должны иметь справку об отрицательном анализе на COVID-19 методом ПЦР.

«Биологический материал должен быть отобран не ранее чем за три календарных дня до прибытия на территорию РФ. Если такого документа нет, граждане обязаны пройти лабораторное обследование методом ПЦР на территории РФ в течение трех календарных дней» – рассказали в региональном правительстве.

Вместе с тем, для тех, кто прилетает «вывозными» рейсами из стран с неблагоприятной эпидемиологической обстановкой, необходимость 14-дневной изоляции сохраняется.

<https://tvsamara.ru/news/v-samarskoi-oblasti-mogut-vozobnovit-mezhdunarodnye-aviaperelety-1-avgusta/>

### **ВЕСТИ 35; 2020.16.07; МАСШТАБНАЯ РЕКОНСТРУКЦИЯ АЭРОПОРТА ПРОХОДИТ В ВЕЛИКОМ УСТЮГЕ**

Реконструкция аэропорта в Великом Устюге перешла в завершающую стадию. Одна из главных задач: увеличение взлетной полосы до отметки 1799 метров. Заасфальтировано уже больше 70 процентов от общего объема. Начинается установка навигационного оборудования. Первый заместитель губернатора области Антон Кольцов и первый замминистра транспорта России Александр Нерадько проинспектировали ход работ. После завершения первого этапа здесь смогут принимать среднемагистральные самолеты из Москвы и других крупных городов. Первый испытательный рейс запланирован на 5 августа.

[https://вести35.рф/video/2020/07/16/masshtabnaya\\_rekonstrukciya\\_aeroporta\\_prohodit\\_v\\_velikom\\_ustyuge](https://вести35.рф/video/2020/07/16/masshtabnaya_rekonstrukciya_aeroporta_prohodit_v_velikom_ustyuge)

### **НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»; АЛЕКСАНДРА СУВОРОВА; 2020.17.07; ПЕРЕВОЗЧИКИ ПАССАЖИРОВ В СТОЛИЦЕ НЕДОСЧИТАЛИСЬ 30 МЛРД РУБЛЕЙ ИЗ-ЗА COVID-19**

Резкое сокращение трафика, ограничительные меры и новая культура поведения пассажиров резко отразились и на транспортной отрасли каждого города, и на транспортном машиностроении. Многие производства были приостановлены, а сами заказчики сильно пострадали. Есть ли у COVID-19 положительные итоги, и как их использовать в будущем? Эти и другие вопросы обсуждали в ходе совместного круглого стола «России 24» и SAP.

<https://www.vesti.ru/video/2206719>

### **ВЕСТИ-МОСКВА; МАКСИМ ОПАРИН; 2020.17.07; ЗА БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПРИ ПЕРЕХОДЕ Ж/Д ПУТЕЙ ПРОСЛЕДИТ СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ В СМАРТФОНЕ**

На Московской железной дороге проходит декада «Безопасное лето». Главная задача – напомнить пассажирам о важности соблюдения правил поведения вблизи железнодорожных путей. Как показывает практика, в период каникул число травм растёт.

<https://www.vesti.ru/video/2206682>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.18.07; В РОССИИ БУДУТ ОТМЕЧАТЬ ДЕНЬ РАБОТНИКА ТРАНСПОРТА**

**Председатель правительства РФ Михаил Мишустин** распорядился закрепить в календаре новый профессиональный праздник – День работника транспорта, его будут отмечать в ноябре, сообщает в субботу **пресс-служба** правительства.

«Праздничной датой предлагается сделать 29 ноября. Именно в этот день в 1809 году император Александр I учредил первый в Российской империи единый государственный орган в сфере транспорта – управление водяными и сухопутными сообщениями и корпус инженеров путей сообщения», – говорится в сообщении **пресс-службы**.

Добавляется, что **Минтранс** поручено в течение трех месяцев закрепить принятое решение необходимым нормативным актом.

<https://ria.ru/20200718/1574524616.html>

На ту же тему:

<http://government.ru/docs/40057/>

<https://tass.ru/obschestvo/8997741>

<https://lprime.ru/transport/20200718/831794927.html>

<https://rns.online/transport/V-Rossii-poyavitsya-Den-rabotnika-transporta-2020-07-18/>

<https://regnum.ru/news/3013619.html>

<https://www.mk.ru/economics/2020/07/18/mishustin-rasporyadilsya-uchredit-den-rabotnika-transporta.html>

<https://www.kp.ru/online/news/3947423/>

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5f12951e9a79472ae1014b95>

<https://iz.ru/1036993/2020-07-18/v-rossii-uchredili-prazdnik-rabotnikov-transporta>

<https://www.pnp.ru/social/v-rossii-poyavitsya-den-rabotnika-transporta-29-noyabrya.html>

<https://rg.ru/2020/07/18/v-rossii-budut-otmechat-den-rabotnika-transporta.html>

<https://grozny.tv/news.php?id=38731>

<https://kuban24.tv/item/v-rossii-poyavitsya-den-rabotnika-transporta>

<https://murman.tv/news/russian-1/novosti/1595065837-v-rosi-poyavitsya-den-rabotnika-transporta>

<https://12-kanal.ru/news/65334/>

<https://stavropolye.tv/news/136555>

<https://yamal-region.tv/news/46532/>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.17.07; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ СУБСИДИРОВАТЬ СЕМЕЙНЫЕ ПОЕЗДКИ В КУПЕ**

**Минтранс РФ** подготовил проект о субсидировании льготных тарифов на семейные поездки в купе поездов дальнего следования для развития внутреннего туризма, соответствующий документ опубликован на федеральном портале проектов нормативных правовых актов.

«**Минтранс** России подготовлен проект постановления правительства РФ «Об утверждении правил предоставления из федерального бюджета субсидий организациям железнодорожного транспорта на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате установления льгот по тарифам на осуществление семейных поездок

железнодорожным транспортом общего пользования в купейных вагонах в поездах дальнего следования всех категорий, в целях повышения конкурентоспособности внутреннего туристического продукта», – говорится в пояснительной записке.

Отмечается, что проект разработан в рамках общенационального плана восстановления российской экономики.

Субсидирование перевозок по маршрутам из перечня, предоставленного Федеральным агентством по туризму, и в обратном направлении предполагается в объеме до 835 миллионов рублей. Объем перевезенных пассажиров может составить порядка 350 тысяч человек, говорится в пояснительной записке.

«Установление льготного тарифа будет иметь стимулирующий характер при приобретении билетов на проезд в туристических целях», – поясняет ведомство.

«Цель поездки для настоящего проекта постановления определяется на основании заполненной анкеты по форме, установленной организацией, содержащей сведения о путешествии, в том числе о планируемом маршруте, контактные данные туриста», – уточняют разработчики проекта.

<https://ria.ru/20200717/1574520055.html>

На ту же тему:

<https://iz.ru/1037071/video/mintrans-predlozhit-subsidirovat-poezdki-semei-v-kupe-poezdov>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.17.07; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОДОБРИЛО СУБСИДИРОВАНИЕ НАПРАВЛЕНИЙ ВНУТРЕННЕГО ТУРИЗМА**

Правительство РФ одобрило выделение Ростуризму средств на субсидирование направлений внутреннего туризма, сообщается на сайте кабмина.

«О выделении Ростуризму в 2020 году из резервного фонда правительства Российской Федерации бюджетных ассигнований на реализацию мероприятий по субсидированию направлений внутреннего туризма... Принять проект распоряжения Правительства Российской Федерации по данному вопросу», – говорится в сообщении.

Принятие проекта распоряжения позволит обеспечить доступность внутренних туристических направлений и снизить стоимость пакетных туров по России, отмечается в сообщении.

Кроме того, кабмин одобрил выделение средств **Росавиации** на субсидии авиакомпаниям на осуществление внутренних воздушных перевозок и формирование региональной маршрутной сети.

«Принятие проекта распоряжения позволит дополнительно перевезти по льготным тарифам больше пассажиров. При этом выделенные ассигнования позволят начать субсидирование перевозок по дополнительным региональным маршрутам», – говорится в сообщении.

Ранее **премьер-министр Михаил Мишустин** призвал «Аэрофлот» помочь развитию внутреннего туризма и перевозить россиян внутри страны по «разумным тарифам».

<https://ria.ru/20200717/1574500475.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.17.07; МИНТРАНС ОТМЕНИЛ ПРИКАЗ О ГЛОНАСС-ПЛОМБАХ ДЛЯ ИДУЩИХ ЧЕРЕЗ КРЫМСКИЙ МОСТ ВАГОНОВ**

Приказ **Росжелдора** оснащать ГЛОНАСС-пломбами вагоны, идущие через Крымский мост, отменен, утверждает **глава Крыма Сергей Аксенов**.

«На днях в СМИ появилась информация о проблемах, с которыми столкнулись перевозчики топлива при доставке нефтепродуктов в Крым. В качестве причины этих проблем называлось требование **Федерального агентства железнодорожного транспорта** в целях безопасности оснащать вагоны, следующие по Крымскому мосту,

дорогостоящей электронной пломбой, функционирующей на основе системы ГЛОНАСС. Прозвучали даже опасения, что озвученные выше меры могут привести к дефициту топлива в регионе в разгар курортного сезона», – написал Аксенов на своей странице «ВКонтакте» в пятницу.

Ранее нефтепродукты перевозились на полуостров паромами. Грузовое железнодорожное сообщение с Крымом запущено 30 июня текущего года.

«Вчера я обсуждал этот вопрос (предписания **Росжелдора** – ИФ) с **министром транспорта РФ Евгением Ивановичем Дитрихом** и руководством ФСБ России. Приказ, о котором шла речь в материалах СМИ, отменен, процедура доставки значительно упрощена. При этом есть исключения, которые регламентируются законом и ведомственными документами», – заявил Аксенов.

Глава Крыма добавил, что Госкомитет по ценам и тарифам Крыма и ФАС проводят проверку обоснованности цен на топливо на полуострове. «В ближайшее время проверка будет завершена, а информация о ее результатах доведена до общественности», – обещает Аксенов.

«**Федеральным агентством железнодорожного транспорта** пересмотрены ограничения на перевозку грузов, следующих в прямом железнодорожном сообщении на железнодорожные станции назначения и со станций отправления, принадлежащих ФГУП «КЖД», – сообщила ФГУП «Крымская железная дорога» (структура **Росжелдора**, Симферополь) на своем официальном сайте.

Газета «Коммерсантъ» накануне написала, что подведомственный **Минтрансу РФ Росжелдор** выпустил приказы, требующие оснащать электронными ГЛОНАСС-пломбами все грузовые вагоны, следующие по Крымскому мосту. Документы датированы 10 и 22 июня. **Росжелдор** мотивирует решения соображениями безопасности.

Аренда пломбы по цене аренды вагона

Один из собеседников газеты утверждал, что к перевозке принимаются только вагоны, оснащенные пломбами АО «Инженерный промышленный концерн «Страж» (по данным системы «СПАРК-Интерфакс», компания принадлежит физическим лицам, с 2016 года – официальный поставщик навигационных пломб по соглашению с АО «ГЛОНАСС»).

«Аренда пломбы стоит 960 рублей за вагон в сутки, что сопоставимо с ценой аренды самого вагона. Перевозка на пароме обходилась в 1-1,2 тыс. рублей за вагон», – приводит издание слова своего источника.

Другой собеседник «Коммерсанта» говорил, что установка и снятие пломб, предписанных **Росжелдором**, обходятся в 500 рублей за каждую операцию, тогда как аренда – 1 тыс. рублей за вагон в сутки, при этом на некоторые типы вагонов (например, на крытые и на нефтебензиновые цистерны) нужно навешивать по две пломбы.

Оба источника газеты отметили, что перевозки опасных грузов в обязательном порядке требуют сопровождения ведомственной охраной. В результате, по словам участников рынка, сборы поглощают потенциальную экономию при использовании прямого железнодорожного сообщения через мост. С учетом среднесетевых показателей оборота вагонов расходы по пломбам составят около 26 тыс. рублей на вагон «за цикл», оценил один из источников издания.

Представитель «ГЛОНАССа», между тем, заявил «Коммерсанту», что стоимость аренды навигационных пломб «Страж» – самая низкая на рынке в сравнении с другими производителями. Например, согласно прејскуранту на сайте ООО «Центр развития цифровых платформ» (ЦРЦП, подконтрольно «РТ-Инвест Транспортные системы», совладельцами которого являются «Ростех» и Игорь Ротенберг), аренда пломбы обходится в 2,5 тыс. рублей в сутки. При текущих ставках это соответствует суточной аренде трех полувагонов. ЦРЦП является оператором системы транзита санкционных товаров по территории РФ, запущенной 15 июля, напоминает газета.

Цены на бензин в Крыму

По данным Крымстата, цены на бензин в Крыму с конца мая по 1 июля выросли на 8,5%. Стоимость топлива марки Аи-95 к середине июля достигла на АЗС почти 53 рублей за литр.

Крымское управление Федеральной антимонопольной службы РФ на текущей неделе сообщило о возбуждении дела в отношении ООО «Фирма «ТЭС» (Симферополь, крупный крымский нефтетрейдер) по признакам нарушения антимонопольного законодательства из-за роста цен на топливо. «Сеть АЗС «ТЭС» подозревается в нарушении запрета, установленного ст.10 ФЗ «О защите конкуренции». Согласно данной правовой норме, хозяйствующему субъекту, занимающему доминирующее положение на рынке, запрещается устанавливать монополично высокие цены», – заявляло управление ФАС.

<https://www.interfax.ru/chronicle/novyj-koronavirus-v-kitae.html>

На ту же тему:

<https://m.crimea.ria.ru/economy/20200717/1118518136/Aksenov-zayavil-ob-ustraneni-problem-s-dostavkoy-topliva-v-Krym.html>

<https://kianews24.ru/news/s-segodnyashnego-dnya-ogranicheniya-na-dos/>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.17.07; АВТОДОР ИЗУЧАЕТ ВОПРОС ВЫПУСКА НАРОДНЫХ ОБЛИГАЦИЙ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА М-12, ВИДИТ ИНТЕРЕС БАНКОВ К СВОИМ БУМАГАМ**

Госкомпания «Автодор» изучает вопрос выпуска народных облигаций под строительство трассы М-12, отмечает интерес к своим облигациям со стороны отечественных банков, заявил **председатель правления госкомпании Вячеслав Петушенко** в пятницу.

«Поскольку дорожное строительство развиваться должно как можно активнее, и не всегда в бюджете хватает достаточно средств, мы, конечно, рассматриваем разные варианты привлечения средств для строительства. В том числе мы говорим о вечных облигациях и в том числе рассматриваем как вариант привлечение и выкуп, размещение на рынке облигаций, в которых могут принимать участие и физические лица», – сказал Петушенко в эфире радио «Автодор».

Он отметил, что отечественные банки сейчас достаточно активно принимают участие в выкупе облигаций «Автодора».

«Деньги, которые вложены в дорожное строительство, защищены. Доходность, может быть, не такая большая, но возвратность обеспечена существующими трафиком и движением», – сказал глава госкомпании.

О том, что **Минтранс РФ** рассматривает различные механизмы финансирования транспортных проектов, в том числе привлечение средств «массового пользователя», ранее заявлял глава ведомства **Евгений Дитрих**.

«23 июня президент поставил задачу, чтобы мы по всем без исключения транспортным проектам продумали потенциальные механизмы привлечения инвестиций и, возможно, проработали механизмы, аналогичные «вечным» облигациям РЖД. Инструмент особенный. Сегодня его особенность в том, что это деньги в капитал, которые доверяют конкретной компании. Таким уровнем доверия, которым пользуется сейчас РЖД, размещая вечные облигации, не многие компании в РФ обладают. Поэтому мы прорабатываем не только «вечные» облигации ГК «Автодор», но и проектные облигации», – говорил **Дитрих** журналистам.

Ранее вице-премьер РФ **Марат Хуснуллин** сообщал журналистам, что правительство прорабатывает вопрос размещения облигаций для финансирования инфраструктурного строительства ориентировочным объемом 300 млрд рублей. «Пока мы считаем, что размещение (инфраструктурных облигаций будет в размере) порядка 300 млрд рублей. Мы пытаемся собрать схему на 300 млрд», – говорил он.



Говоря о том, какие инфраструктурные проекты могут быть профинансированы через размещение облигаций, **Хуснуллин** заявил, что, «возможно, в том числе и (транспортный коридор) Европа – Западный Китай».

«Мы сейчас точно прорабатываем вопрос, на что мы их будем использовать – именно на этот проект или на другие. Вообще у нас поставлена задача набрать «Автодору» максимальное количество дополнительных объемов строительства дорог с учётом плановых инвестиций. Понятно, что только бюджетных средств не хватает, потому что потребность в строительстве дорог в два-три раза превышает те деньги, которые у нас есть в бюджете. Поэтому мы сейчас ведём отбор проектов, которые могли бы дополнительно быть построены с учётом привлечения частных инвестиций», – добавлял **вице-премьер**.

**Председатель правления «Автодора» Вячеслав Петушенко** в июне говорил, что госкомпания прорабатывает вопрос о размещении бессрочных облигаций, потребность во внебюджетном финансировании до 2024 года оценивает в 400 млрд руб. Он отмечал, что у «Автодора» сверстана программа строительства дорог до 2030 года на 1 трлн руб., под которую и потребуются инструмент привлечения внебюджетного финансирования.

На ту же тему:

<https://realty.ria.ru/20200717/1574483403.html>

<https://tass.ru/ekonomika/8990461>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.17.07; ГЛАВА ЯКУТИИ ПУБЛИЧНО РАСКРИТИКОВАЛ ПРОЕКТ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ АВИАКОМПАНИИ, В МИНТРАНСЕ ЭТО СОЧЛИ НЕПРОДУКТИВНЫМ**

Глава Якутии **Айсен Николаев** раскритиковал проект создания дальневосточной авиакомпании на базе «дочки» «Аэрофлота» (МОЕХ: AFLT) «Авроры», который разработал **Минтранс РФ**.

Проект авиакомпании, работа над которым ведется по поручению президента **Владимира Путина**, обсуждался в пятницу на заседании совета по Арктике и Антарктике при Совете Федерации. **Замдиректора департамента госполитики в области гражданской авиации Минтранса Илья Белавинцев** сообщил, что «с учетом решений, которые приняты правительством», перевозчик будет создан на базе «Авроры». На первом этапе планируется продажа контрольного пакета «Аэрофлота» в «Авроре» ее второму акционеру – Сахалинской области. Затем **Минтранс** предлагает рассмотреть вхождение в капитал компании других регионов, в том числе Якутии, «чтобы учитывались интересы всех субъектов». Еще одной задачей проекта является загрузка «российской авиапромышленности заказами на отечественную авиатехнику», отметил **Белавинцев**.

Глава Якутии, который выступает за создание дальневосточного перевозчика на базе альянса существующих компаний, включая республиканские «Якутию» и «Полярные авиалинии», решил прокомментировать выступление чиновника **Минтранса**.

«Илья Александрович, у меня ремарка по дальневосточной авиакомпании, – сказал **Николаев**. – Еще раз хочу повторить, что я все-таки настоятельно просил бы **Минтранс** очень серьезно рассмотреть вопрос по альянсу авиаперевозчиков. Потому что Якутии в четвертую авиакомпанию входить акционером (...), и оставить нам (действующим якутским авиаперевозчикам – ИФ) только убыточные рейсы – ну я еще не идиот, чтобы такие решения согласовывать».

«Я вчера свое письмо направил в адрес вашего министра (**Евгения Дитриха** – ИФ) и в адрес (первого **замминистра** **Александра** – ИФ) **Нерадько** с замечаниями по «дорожной карте». Еще раз говорю: вы не увлекайтесь созданием новой авиакомпании, куда хотите загнать все субъекты, которые через два года ничего хорошего не получают. Это точно. Вот в том виде, в котором вы, некоторые коллеги сейчас хотите ее представить, это просто путь в никуда», – заявил глава Якутии.

Вариант с альянсом, «когда несколько авиакомпаний, не объединяясь юридически, действуют в рамках одной территории, делят маршрутную сеть, обеспечивают единую систему продаж, тарифную политику – это вполне стандартная мировая процедура», считает Николаев. «Можно и единую систему снабжения топливом посмотреть. Но говорить, что давайте мы создадим одну компанию – вы, еще раз говорю, ничего кроме негатива не получите», – отрезал Николаев.

Решение создать дальневосточную авиакомпанию в формате, описанном **Белавинцевым**, было согласовано на совещании у зампреда правительства РФ Юрия Трутнева еще в феврале этого года, заявил «Интерфаксу» **представитель Минтранса**.

«Проект «дорожной карты» предусматривает продажу акций «Авроры» Сахалинской области. Затем предлагается рассмотреть целесообразность вхождения в состав акционеров всех субъектов ДФО. Проект «дорожной карты» был направлен во все субъекты ДФО, он уже согласован Хабаровским краем», – сказал собеседник агентства.

«Представители же Якутии вместо конструктивного обсуждения документа и представления замечаний по нему выносят вопрос на публику. В последнее время это стало «фирменным стилем» региона при обсуждении сложнейших проектов. Очень непродуктивная практика», – отметили в **Минтрансе**.

Создание дальневосточного авиаперевозчика с парком из российских самолетов обсуждается последние несколько лет. После **поручения Путина** в декабре прошлого года о планах участия в проекте заявляла госкорпорация «Ростех», которая владеет авиастроительными предприятиями страны.

<https://www.interfax.ru/russia/717904>

На ту же тему:

<https://tourism.interfax.ru/ru/news/articles/72025>

<https://1prime.ru/business/20200717/831790343.html>

<https://rns.online/transport/U-aeroflota-vikupyat-kontrolnii-paket-aktsii-avrori--2020-07-17/>

<https://tass.ru/ekonomika/8991281>

<https://www.rbc.ru/business/17/07/2020/5f1168119a79473c539ef322>

<https://www.rbc.ru/society/17/07/2020/5f11add9a794765845755ff>

<https://www.kommersant.ru/doc/4423442>

<https://www.kommersant.ru/doc/4423577>

<https://www.vedomosti.ru/business/news/2020/07/17/834834-sahalin-avrora-aeroflota>

<https://www.forbes.ru/newsroom/biznes/405303-put-v-nikuda-glava-yakutii-raskritikoval-proekt-novoy-rossiyskoy-aviakompanii>

<https://www.vesti.ru/finance/article/2430734>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.17.07; МУРАШКО ЗА ВОССТАНОВЛЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО АВИАСООБЩЕНИЯ С СОБЛЮДЕНИЕМ МЕР ДИСТАНЦИРОВАНИЯ**

**Министр здравоохранения РФ Михаил Мурашко** высказался за восстановление международного авиасообщения, но с соблюдением требований по тестированию и мер по дистанцированию.

«Возобновлять авиасообщение необходимо, но мы понимаем, что любые послабления в сегодняшней ситуации должны быть с определенными поправками, ограничениями», – сказал Мурашко журналистам в Екатеринбурге в пятницу.

Он отметил, что должны применяться тестирование и меры дистанцирования.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20200717/1574498635.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.17.07; РОСТУРИЗМ РАССЧИТЫВАЕТ НА ДОЛГОВРЕМЕННУЮ ГОСПОДДЕРЖКУ ТУРИСТИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ**

Ростуризм рассчитывает на системную поддержку туристической отрасли, которая будет оказываться не только в этом летнем сезоне, а на протяжении длительного времени, чтобы туризм в России мог развиваться «опережающими темпами», заявила **руководитель ведомства Зарина Догузова**.

«Меры поддержки отрасли будем только наращивать. Ждем утверждения национального плана восстановления экономики, куда туризм вошел большим блоком при поддержке президента и председателя правительства. Он состоит из двух частей. Один – чтобы поддержать отрасль сейчас, в условиях кризиса, второй блок касается системных вопросов, рассчитанных на долгосрочное развитие туризма», – сказала Догузова на заседании президиума совета законодателей РФ в пятницу.

При этом, по ее словам, существующих мер поддержки недостаточно. «Если мы хотим развивать туризм опережающими темпами, этих всех мер недостаточно. Если мы хотим у себя создавать курорты мирового уровня, чтобы граждане отдыхали в стране не потому, что закрыты границы, а потому, что отдых в стране – лучший выбор, нам нужно системное, комплексное развитие туризма. Мы рассчитываем, что отрасли туризма и индустрии гостеприимства такое внимание и системная поддержка будут оказываться не только этим летом, но на протяжении длительного времени», – подчеркнула глава Ростуризма.

Она напомнила, что известные мировые туристические дестинации создавались десятилетиями.

«Внимание руководства страны к отрасли подтверждается тем фактом, что мы по поручению руководителей работаем над формированием нового национального проекта «Туризм и индустрия гостеприимства». Мы рассчитываем, что он будет поддержан и до конца года будет в соответствующем порядке внесен и утвержден», – добавила Догузова.

По ее словам, работа Ростуризма в 2020 году будет сконцентрирована, по мере формирования **нацпроекта**, на двух блоках. «Первый касается создания качественных продуктов и будет рассчитан на то, чтобы в нашей стране системно развивалась инфраструктура, как обеспечивающая, так и туристическая. Нельзя просто строить дороги и канализации, не синхронизируя это с созданием туристической инфраструктуры, не стимулируя бизнес к строительству гостиниц, аквапарков и т.д. Второй блок касается стимулирования системного спроса. По этим двум процессам нам необходимо двигаться параллельно», – сказала Догузова.

«В том, что касается стимулирования спроса, мы будем субсидировать туроператоров как на привоз иностранных туристов, так и на то, чтобы удешевлять продукты внутри страны. Будем заниматься и авиаперевозками. Уже в этом сезоне вместе с **Минтрансом** запустили еще с десятком направлений. В том числе, в Крым теперь можно практически из любого города Дальнего Востока полететь», – констатировала она.

### **ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2020.20.07; ПОЛИЦИЯ СЧИТАЕТ НЕВЫПОЛНИМЫМ ПОРУЧЕНИЕ ПУТИНА О СНИЖЕНИИ СМЕРТНОСТИ В ДТП; МВД ПРЕДЛАГАЕТ ОСЛАБИТЬ ЦЕЛЕВОЙ НОРМАТИВ ВДВОЕ**

Министерство внутренних дел настаивает на пересмотре целевого показателя смертности на российских дорогах. Вместо текущей цели на 2024 г. – 4 смерти в ДТП на 100 000 населения – МВД предлагает увеличить в два раза целевой норматив: 8,4 смерти на 100 000. Это следует из протокола совещания от 19 июня у курирующего транспорт **вице-преьера Марата Хуснуллина**. «Ведомости» ознакомились с документом, его подлинность подтвердили два человека, близких к разным участникам совещания.

По данным Росстата, в 2019 г. в ДТП в России погибло 16 981 человек. Это 11,6 смерти на 100 000 населения, приводила «Российская газета» данные ГИБДД. Почти 5000 погибших

были пешеходами. Радикальное снижение смертности на дорогах является одним из главных положений майских указов 2018 г. **Владимира Путина**. Он поручил к 2024г. снизить смертность на дорогах в 3,5 раза – как раз до 4 смертей на 100 000 жителей, а к 2030 г. стремиться к нулевой смертности в ДТП. В 2017 г. в результате ДТП погибло 13 человек на 100 000 населения. По данным паспорта **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, в 2019 г. показатель должен был снизиться до 11,7 (т. е. по факту он даже перевыполнен), в 2020 г. – до 10,9, а решающее падение смертности на дорогах закладывалось на 2023 и 2024 гг.

«Обсуждается внесение различных изменений в паспорт **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, ответственным за реализацию **нацпроектов** поручено подготовить предложения по корректировке показателей», – заявил представитель **Минтранса**. Окончательные решения по нормативам будут принимать проектный комитет **нацпроекта** (его возглавляет курирующий **вице-премьер**) и президиум Совета при президенте по стратегическому развитию и **нацпроектам** (его возглавляет **премьер-министр**). Финансирование **нацпроекта** в 2019–2024 гг. должно составить 4,8 трлн руб., говорится в его паспорте.

Почему МВД предлагает повысить прогнозный показатель смертности более чем вдвое, не ясно. Представитель министерства на запрос «Ведомостей» не ответил, а представитель **Хуснуллина** от комментариев отказался. На прошлой неделе **премьер-министр Михаил Мишустин** заявил, что сроки выполнения **нацпроектов** могут быть продлены вплоть до 2030 г. Но МВД вышло со своим предложением раньше.

Поставленная **Путиным** задача и раньше вызывала сомнения экспертов. В мировой практике нет примеров, чтобы смертность в ДТП снижалась в 3,5 раза за семь лет, предупреждали, в частности, эксперты Высшей школы экономики в прошлом году. С этой точки зрения предложение скорректировать нормативы логично, говорит директор Института транспорта ВШЭ Михаил Блинкин. Во-первых, уровня в 4 смерти на 100 000 населения достигли всего несколько стран в мире – Швейцария, Норвегия, Сингапур, Великобритания, Нидерланды, Швеция; это высшая лига, даже на сверхбезопасных дорогах в Японии смертность чуть выше, объясняет Блинкин. Во-вторых, недостижим и темп снижения: чтобы добиться целевого показателя, нужно было бы снижать смертность в среднем на фантастические 20% в год, а это нереально, так не бывает в мировой практике, говорит эксперт.

4,8 трлн руб.

должно составить финансирование **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в 2019–2024 гг., говорится в паспорте проекта на сайте правительства. Львиную долю должны обеспечить консолидированные бюджеты субъектов Федерации – 4,1 трлн руб. Федеральный бюджет выделит 440 млрд руб., 200 млрд придут из внебюджетных источников

«Цели, которые были сформулированы в указе и **нацпроекте**, ориентированы на полное выполнение программ по финансированию как федеральных, так региональных и местных дорог. Последние вносят самый большой вклад в аварийность», – замечает президент Центра экономики инфраструктуры Владимир Косой. Сейчас возникает угроза недофинансирования и показатель смертности окажется менее достижимым, рассуждает эксперт.

Повышением безопасности федеральных трасс занимается **Росавтодор**, а уровень смертности на региональных и местных дорогах – важная часть общей оценки деятельности губернаторов. «В 2019 г. на автомобильных дорогах федерального значения введено 327 км новых линий электроосвещения и 225 км ограждений, до конца 2022 г. планируется установить около 1000 км разделительного барьерного ограждения на федеральных трассах, протяженность которого на конец 2019 г. составляла 4137 км», – рассказал представитель **Росавтодора**. Совместно с ГИБДД разработан план снижения

аварийности более чем на 3000 опасных участках дорог, в приоритете – освещение на дорогах, проходящих через населенные пункты, а также пешеходных переходов, автобусных остановок, транспортных развязок и одноуровневых пересечений, добавил представитель ведомства. В 2020–2022 гг. освещение появится на 2854 участках.

На смертность в ДТП влияет и поведение водителей. «ДТП происходят в основном из-за невнимательности, алкогольного или наркотического опьянения, нарушения правил водителями», – сказано на сайте Росинфостата. Например, причина каждой пятой аварии – несоблюдение последовательности движения на перекрестках, каждой десятой – несоблюдение оптимального расстояния между машинами, почти столько же аварий случается из-за нарушений движения на пешеходном переходе.

И тем не менее «увеличивать целевой показатель смертности в 2 раза все-таки чрезмерная осторожность», считает Косой. Например, смертность на дорогах Москвы уже сейчас находится на том уровне, который предлагается установить в качестве целевого на 2024 г., говорит эксперт.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2020/07/19/834929-politsiya-nevipolnimim>

### **ИЗВЕСТИЯ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.20.07; ОБЪЯВИЛИ СБОР: АЭРОПОРТ ПУЛКОВО К КОНЦУ ИЮЛЯ ПОДНИМЕТ СТАВКИ НА УСЛУГИ; ИНДЕКСАЦИЯ МОЖЕТ ПРИВЕСТИ К РОСТУ ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ, СЧИТАЮТ ЭКСПЕРТЫ**

Пулково с 24 июля поднимает ставки аэропортовых сборов для авиакомпаний на взлет-посадку, авиабезопасность и пользование аэровокзалом. Это коснется международных направлений и маршрута Санкт-Петербург – Москва. Повышением цен воздушная гавань компенсирует отсутствие индексации на региональных направлениях, которая не проводилась с 2017 года. Пулково – единственный крупный аэропорт, рискнувший пойти на увеличение ставок во время обвала спроса из-за пандемии коронавируса. Это может привести к сокращению количества рейсов, снижению пассажиропотока и росту цен на билеты, предупреждают эксперты.

Региональное бремя

«Воздушные ворота Северной столицы» (ВВСС, оператор Пулково) с 24 июля повышают ставки аэропортовых сборов для летающих в воздушную гавань авиакомпаний. Это коснется маршрута Москва – Санкт-Петербург и всех международных направлений, по которым Федеральной антимонопольной службой (ФАС) было отменено регулирование тарифов с 1 января 2020 года. Рейсы из Пулково в регионы повышение не затронет.

На рейсах в Москву сбор за взлет-посадку вырастет с 358,89 до 428,07 рубля за тонну максимальной взлетной массы воздушного судна, или на 19,3%, обеспечение авиационной безопасности подорожает с 330,5 до 365,09 рубля, или на 10,5%. Сбор за пользование аэровокзалом увеличится с 95,25 до 131,46 рубля за пассажира, или на 38%.

На международных направлениях сбор за взлет-посадку поднимется на 10% – с 358,89 до 395,02 рубля. Также на 10% подорожает и авиабезопасность – с 330,5 до 363,55 рубля. Сбор за пользование аэровокзалом вырастет на 23% – со 145,6 до 179,09 рубля.

В Пулково объясняют повышение ставок на московском и международных направлениях отсутствием их индексации на рейсах в регионы с 2017 года.

– Сегодня 80% пассажиропотока Пулково составляют региональные перевозки, что соответствует стратегии развития аэропорта как авиахаба. В 2017–2020 годах накопленная инфляция составила 13,4%, – сказали «Известиям» в **пресс-службе** воздушной гавани.

Там пояснили, что с учетом всех аэропортовых сборов, в том числе на уборку самолетов, их заправку водой, предоставление телетрапов, пассажирского наземного транспорта и другие тарифы, которые не увеличиваются, повышение ставок для российских перевозчиков составит 8–12%.



По расчетам Пулково, рост приведет к увеличению цен на билеты на 65 рублей на московском направлении и на 53 рубля – на международных. В ВВСС добавили, что для всех авиакомпаний действует мотивационная программа, предусматривающая систему скидок.

С 1 января 2020 года ФАС перестала регулировать ставки сборов в Пулково на московском и международных направлениях. Дерегулирование на маршруте в столицу в антимонопольной службе ранее аргументировали высокой конкуренцией с железнодорожным и автомобильным транспортом, что, по логике ведомства, должно было привести к улучшению сервиса и сдерживанию роста тарифов на направлении. Еще раньше, в 2016 году, право свободно устанавливать аэропортовые сборы получили воздушные гавани московского авиаузла.

Один в поле воин

Пулково станет единственным крупным аэропортом, который поднимает ставки в период рекордного обвала пассажиропотока из-за коронавируса. В Шереметьево, Домодедово и Внуково «Известиям» сказали, что повышать ставки не планируют, несмотря на потери, понесенные во II квартале.

В Шереметьево напомнили, что для оптимизации расходов сократили денежное вознаграждение менеджмента на 60%. Аэропорт приостановил все инвестпроекты, за исключением реконструкции ВПП-1, оптимизировал графики работы персонала, вывел из эксплуатации терминалы С, Е, D и ВПП-3 до восстановления пассажиропотока.

В Домодедово в апреле отказались от планового пересмотра тарифов и сборов для авиакомпаний, чтобы поддержать партнеров.

– При формировании тарифной политики мы будем ориентироваться на этапы полноценного возобновления международных полетов и, как следствие, динамику рынка авиаперевозок в период пост-COVID-19. Пока оба фактора неизвестны и труднопрогнозируемы, – добавили в **пресс-службе** аэропорта.

Во Внуково отметили, что оптимизируют расходы, но не планируют сокращать сотрудников – при том, что в июне–июле доходы аэропорта значительно упали.

В «Базэл Аэро» (управляет аэропортами Краснодара, Сочи и Анапы) сказали, что регулируемые тарифы (за взлет-посадку, авиабезопасность, пользование аэровокзалом, обслуживание пассажиров) аэропортов Краснодара и Сочи не пересматривались с 2018 года, а нерегулируемые ставки (заправка водой, внутренняя уборка самолетов, предоставление трапов, пассажирского наземного транспорта и др.) для воздушных гаваней Краснодара, Сочи и Анапы были индексированы 1 января, до начала эпидемии. Регулируемые тарифы аэропорта Анапы в рамках долгосрочной программы, утвержденной ФАС, повышались 1 апреля, решение было принято до начала эпидемии.

В «Базэл Аэро» также отметили, что в период кризиса холдинг не повышал тарифы и предоставлял скидки на аэропортовое обслуживание для региональных рейсов с низкой загрузкой.

Источник «Известий» в одном из крупных аэропортов говорит, что в апреле–июне убытки каждой из столичных воздушных гаваней, а также Пулково могли составить 500–750 млн рублей.

В **Минтрансе** переадресовали вопросы в ФАС. Замруководителя антимонопольной службы Александр Редько сказал «Известиям», что считает повышение ставок на международных направлениях нерелевантным в отсутствие международного сообщения.

– На московском направлении аэропорт Пулково и авиакомпании обречены договариваться о компромиссных условиях, чтобы выдерживать конкуренцию с железнодорожным сообщением и скоростной автомагистралью, а потому цены на авиабилеты для пассажиров зависят от рыночного спроса, а не от затрат авиакомпаний, – сказал он.

Он считает важным, что ставки на внутренних рейсах из Петербурга в регионы не повышаются.

Цены на взлет

В авиакомпании «Россия» (входит в группу «Аэрофлот», базовый перевозчик Пулково) подтвердили, что получили от аэропорта информацию о повышении стоимости обслуживания.

В S7 считают повышение тарифов неоправданным с учетом серьезных убытков авиакомпаний на фоне пандемии и острой конкуренции на направлении Москва–Петербург с железнодорожным транспортом, имеющим нулевую ставку НДС до 2029 года.

Источник «Известий», близкий к правлению одного из перевозчиков, отмечает, что ранее руководство Пулково уверяло авиакомпании, что тарифы будут заморожены до 1 августа.

– Возможно, авиакомпаниям придется обратиться в **Минтранс** и ФАС с просьбой оказать содействие в заморозке роста тарифов как минимум до конца 2020 года, так как авиакомпании до сих пор не восстановили свою деятельность в полном объеме, – сказал он.

Другой источник «Известий» в одной из крупнейших российских авиакомпаний говорит, что на линии Москва–Петербург аэропортовые сборы формируют до 40% цены билета.

– Рассматриваем возможность сокращения числа рейсов из Москвы в Петербург. Рейсы сегодня и так убыточны. Не исключено, что будем выбирать другие направления для полетов, – сказал он.

Глава Infomost Борис Рыбак считает политику Пулково крайне рискованной.

– Стратегия жесткого повышения цен работает только тогда, когда у авиакомпаний нет альтернативных вариантов. Этим летом востребованы полеты на черноморские курорты, высоким остается спрос на полеты в Москву как в деловой центр страны. Но Петербург в условиях крайне чувствительного спроса может потерять часть пассажиропотока после повышения ставок в Пулково, – сказал эксперт.

Ни один столичный аэропорт не может себе позволить такого резкого повышения цен из-за конкуренции внутри московского авиаузла, отметил гендиректор Friendly Avia Support Александр Ланецкий.

Повышение ставок в нынешних условиях уменьшит предложение со стороны авиакомпаний, часть из которых может сократить число рейсов. Оставшиеся перевозчики поднимут цены на билеты, когда спрос восстановится, отметил он.

В крупнейших авиакомпаниях «Известиям» не ответили на вопрос о возможном росте цен на авиабилеты.

<https://iz.ru/1036851/german-kostrinskii/obiavili-sbor-aeroport-pulkovo-k-kontcu-iiulia-podnemet-stavki-na-uslugi>

### **ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ГАВРИЛЮК; 2020.20.07; ДРУГИМИ ГЛАЗАМИ: БЕСПИЛОТНЫЕ ПОЕЗДА ОБКАТАЮТ НА ВИРТУАЛЬНОМ ПОЛИГОНЕ; СИМУЛЯТОР ЗА 100 МЛН РУБЛЕЙ ПОМОЖЕТ ПРОТЕСТИРОВАТЬ КОМПЬЮТЕРНОЕ ЗРЕНИЕ МАШИНЫ**

**Минтранс** и РЖД начнут тестирование беспилотных поездов. Для этого к середине декабря 2020 года будет создан виртуальный полигон, который станет проверять технологию с помощью имитации различных ситуаций, возникающих на железной дороге. Техническое задание для тендера на его создание утвердили на заседании рабочей группы «Информационная безопасность» АНО «Цифровая экономика». Разработка может обойтись в 100 млн рублей. Виртуальный симулятор поможет проверить работоспособность ПО для беспилотников, при этом компании не придется вкладываться в дорогостоящее реальное тестирование, однако это не отменяет необходимости испытывать автономный транспорт на настоящих дорогах, говорят эксперты.

Направлять на путях

Виртуальный симулятор будет тестировать технологию компьютерного зрения автономного железнодорожного транспорта с помощью имитации различных условий, которые могут возникнуть в пути. Техническое задание для тендера на его разработку было утверждено на заседании рабочей группы «Информационная безопасность» АНО «Цифровая экономика» в начале июля, следует из протокола заседания (есть у «Известий»). Создание виртуального полигона планируется к середине декабря 2020 года, сказали «Известиям» в **Минтрансе**.

Общая стоимость проекта будет определена после разработки и проверки технического решения полигона. Мероприятие реализуется за счет средств федерального проекта «Информационная безопасность», добавили в **Минтрансе**. При этом РЖД сможет представить для апробации на площадке свои технические и программные средства, используемые для автоматизированного вождения подвижного состава, добавили в ведомстве.

В федпроекте на это мероприятие запланировано 75 млн рублей из федерального бюджета в 2020–2021 годах и еще 25 млн рублей в 2021-м из внебюджетных источников, пояснил директор направления «Информационная безопасность» организации «Цифровая экономика» Николай Зубарев.

Тренажер для беспилотников

Главная задача «виртуального полигона» – проверка надежности, устойчивости и точности работы технологии компьютерного зрения на беспилотных транспортных средствах. Обеспечить ее в реальных условиях может быть не просто дорого и долго, но и труднореализуемо, сказал **директор департамента цифровой трансформации Минтранса России Дмитрий Баканов**.

– Снег, дождь, туман, сумерки, внезапные препятствия, опасные сближения с другими участниками движения – всё это нужно протестировать в виртуальных условиях, прежде чем выпускать оборудованные системами компьютерного зрения беспилотники в реальный мир, – **добавил он**.

Какие именно транспортные средства будут оснащаться системами компьютерного зрения, прошедшими проверку, решит их производитель, **отметил Дмитрий Баканов**.

Еще в прошлом году глава РЖД Олег Белозеров отмечал, что компания планирует в 2021-м пустить по Московскому центральному кольцу (МЦК) первые беспилотные «Ласточки». В компании «Известиям» сообщили, что совместно с партнерами и регуляторами ведут постепенную разработку программно-аппаратного комплекса для беспилотных поездов. Эта работа будет продолжена в ближайшие годы.

– Для автоматического ведения железнодорожных составов требуется развитие сразу нескольких ключевых технологий. Беспилотные поезда должны иметь системы дистанционного управления с искусственным интеллектом, обладать «машинным зрением», защищенными каналами связи и высокоточным позиционированием, – отметили в **пресс-службе РЖД**.

Также требуется развертывание высокоскоростных сетей связи и создание центров управления движением, а кроме того, корректировка нормативной документации, регламентирующей эксплуатацию беспилотного транспорта на сети железных дорог, добавили в компании.

Виртуальная реальность

Помимо поездов, технологию компьютерного зрения используют и при разработке беспилотных автомобилей. Так, «Яндекс» постоянно обновляет алгоритмы таких машин и перед тем, как начать использовать новую систему на дорогах, проводит два этапа тестирования: в виртуальном симуляторе и на закрытом полигоне, сообщили «Известиям» в компании. Сначала обновления проверяются в симуляторе, где создаются различные сценарии с другими участниками дорожного движения. Убедившись, что в виртуальной

среде все работает корректно, «Яндекс» переходит к испытаниям на собственном полигоне. После завершения первых двух этапов беспилотные автомобили приступают к тестированию на городских дорогах.

– В виртуальной среде и на полигоне сложно воссоздать все многообразие сценариев, встречающихся в реальном мире. Именно поэтому так важно тестировать машины на дорогах общего пользования. Только эксплуатация на реальных трассах позволяет обучать систему действовать максимально эффективно в любых ситуациях, – отметили в «Яндексе».

В Сбербанке и Cognitive Pilot (дочернее предприятие Сбербанка и Cognitive Technologies, разработчик ПО для беспилотников) отказались от комментариев. В Минкомсвязи, КамАЗе, Московском автомобильно-дорожном государственном техническом университете (МАДИ) на момент публикации не ответили на запросы «Известий».

Создание виртуального симулятора может сократить издержки на тестирование беспилотников и время проведения испытаний, однако отладка на реальных полигонах дает несоизмеримо больший результат, поскольку сценариев намного больше, отметил пресс-секретарь НП ГЛОНАСС и НТИ «Автонет» Ярослав Федосеев.

По его словам, не все российские и зарубежные производители автономного транспорта разрабатывают виртуальные симуляторы. Он напомнил, что у «Яндекса», МАДИ и КамАЗа есть собственные настоящие полигоны для беспилотников. А НП «ГЛОНАСС» совместно с институтом НАМИ создает отдельный закрытый полигон для тестирования беспилотного и подключенного транспорта (connected car – автомобиль, оборудованный телематическим устройством передачи данных посредством технологий V2X, 5G или LTE), добавил он.

Ярослав Федосеев отметил, что виртуальный симулятор играет дополняющую роль, он дает возможность проверить формулу, гипотезу, алгоритм на жизнеспособность и при этом не вкладывать большие деньги в тестирование и производство.

Создание любого виртуального полигона – серьезный экономический импульс в развитии высокоавтоматизированных транспортных средств, которые сейчас начинают получать популярность во всем мире, заключил Ярослав Федосеев.

<https://iz.ru/1036827/anastasiia-gavriliuk/drugimi-glazami-bespiilotnye-poezda-obkataiut-na-virtualnom-poligone>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.20.07; ПЕРЕДАЛИ НА ПРОЕЗД; В 2020 ГОДУ РЕГИОНЫ ПОЛУЧАТ ПОЧТИ 500 ГАЗОМОТОРНЫХ АВТОБУСОВ**

До 1 августа **минтранс** принимает заявки от регионов на обновление подвижного состава пассажирского транспорта в 2021 году. Основными условиями оказания федеральной поддержки является приобретение транспортных средств большого или особо большого класса со 100% низкопольной частью салона, а также эксплуатация приобретаемых транспортных средств на магистральных маршрутах регулярных перевозок по регулируемым тарифам. В этом году в рамках **нацпроекта** 447 газомоторных автобусов большого класса и 64 троллейбуса будут поставлены в 12 городских агломераций для обновления автопарка общественного транспорта, сообщили в **минтрансе**.

В список вошли Белгородская, Воронежская, Екатеринбургская, Ивановская, Казанская, Кемеровская, Липецкая, Нижегородская, Омская, Самарско-Тольяттинская, Пермская и Череповецкая агломерации. Как пояснили «РГ» в министерстве, регионы отбирали в соответствии с порядком, утвержденным проектным комитетом **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. «При рассмотрении заявок проводилась экспертная оценка комплекса мер, направленных на развитие городского пассажирского транспорта, реализуемых в регионе», – отметили в **минтрансе**. В частности, оценивалось утверждение и реализация документов транспортного планирования, оптимизация маршрутной сети. Учитывался переход систем городского

пассажирского транспорта на условия заказа транспортной работы с поступлением платы за проезд пассажиров заказчику и оплатой перевозчику работ в полном объеме, а также переход к безналичной оплате проезда.

Для обновления подвижного состава городского пассажирского транспорта применяется механизм лизинга. Перевозчики получают право приобрести транспорт со скидкой 60% от стоимости. В 2020 году на финансирование программы предусмотрено 4 млрд рублей из федерального бюджета и 2,6 млрд рублей из внебюджетных источников, привлекаемых «Государственной транспортной лизинговой компанией».

По поручению правительства **минтранс** совместно с производителями техники уже проработал возможность закупки и опережающей поставки в IV квартале 2020 года автобусов, троллейбусов и трамваев в те регионы, которые будут отобраны на 2021 год. Производители техники предварительно подтвердили такую возможность, отметили в **минтрансе**.

### КАК ПРОХОДИТ ТРАНСПОРТНАЯ РЕФОРМА

Преимущества новых автобусов и троллейбусов уже оценили сотни горожан. Как проходит транспортное обновление, выясняли корреспонденты «РГ». Воронеж в 2020 году планирует получить 62 городских автобуса большой вместимости на газомоторном топливе. В заявке региона на 2021 год значится уже 80 машин. Как сообщили «РГ» в департаменте промышленности и транспорта Воронежской области, в 2018 году за счет средств регионального бюджета были приобретены и переданы в управление «Воронежпассажиртранса» 18 новых ЛиАЗов на газомоторном топливе для работы на городских маршрутах, а в 2019-м – шесть. Парк обновляют и частные перевозчики. «В 2019 году они приобрели 130 новых автобусов различных марок и модификаций, а за первые пять месяцев 2020 года – 79 машин», – пояснили в департаменте. ЛиАЗ 5292 – современный и удобный для большинства пассажиров автобус, отметил сопредседатель регионального отделения воронежского общественного движения «Город и транспорт» Юрий Новиков. «К сожалению, в таких автобусах не предусмотрен салонный кондиционер, и вся «борьба» за оснащение автобусов климат-системами – еще впереди», – полагает он. Власти Самары в 2020 году планируют закупить 25 новых автобусов большой вместимости, и все они поступят в распоряжение частного перевозчика. Большая часть закупки – 60% – будет оплачиваться из бюджета РФ, остальное вложит перевозчик. В 2021 году город предполагает закупать транспорт с кондиционерами, однако все будет зависеть от объемов финансирования и возможностей городского и регионального бюджетов, а также от того, что поступит из бюджета федерального. В Перми стартовал третий – окончательный – этап городской транспортной реформы. Основная ее цель – внедрение нового подхода к перевозкам пассажиров (чрезмерно протяженные маршруты укорачиваются, создаются пересадочные пункты). Масштабную реорганизацию общественного транспорта пермские власти начали два года назад. Тогда местные чиновники заявили, что будет пересмотрен подход к выбору перевозчиков и создана новая транспортная сеть. До этого автобусные маршруты в Перми никто не менял – они сложились сами по себе еще в 1990-е годы, и на них работали в основном старые машины. Внедрение новой транспортной модели в Перми началось с того, что городские власти обсудили с населением, как именно должны городские маршруты, и на основании этого сформировали маршрутную сеть. Была введена оплата проезда транспортной или банковской картой, появились бесплатные пересадки с одного маршрута на другой. Сейчас в Перми 686 пассажирских автобусов, из них 386 – 2019 и 2020 годов выпуска.

Подготовили Татьяна Ткачева, Ольга Дмитренко, Константин Бахарев, «Российская газета», Воронеж, Самара, Пермь



### КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.20.07; ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ НАГОНЯЮТ ТРАФИК; ОАО РЖД УЛУЧШИЛО ПРОГНОЗ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

По новому прогнозу ОАО РЖД пассажирские перевозки в дальнем следовании в 2020 года упадут не вдвое, как ожидалось ранее, а только на 30%. Чтобы достичь этого, монополии придется во втором полугодии перевозить более 8 млн пассажиров в месяц. Этот график соответствует обычным показателям зимних месяцев до пандемии, но более чем вдвое превышает пассажиропоток за июнь. По мнению экспертов, такие темпы роста достижимы, но лишь если не будет второй волны пандемии и новых ограничений, которые воспрепятствуют возвращению пассажиров на железную дорогу.

По итогам года падение перевозки пассажиров в дальнем следовании может не превысить 30%, об этом 17 июля заявил заместитель гендиректора ОАО РЖД Дмитрий Пегов, сообщив, что монополия, «наверное, вытянет» такой результат, но нужно стараться восстановить хотя бы тот месячный уровень перевозок, который наблюдался зимой.

В зимние месяцы монополия перевозила в дальнем следовании 8–9 млн человек, то есть вдвое-втрое больше, чем в этом июне.

Так, если в январе этот объем составил 9,1 млн пассажиров, то в июне – только 3,6 млн. Впрочем, пассажиропоток, резко упавший в результате ограничений из-за коронавируса, постепенно восстанавливается: в апреле он составлял всего 1,8 млн, а в мае – 2 млн человек.

Но для того, чтобы падение перевозок в дальнем следовании в этом году не превысило 30%, пассажиропоток должен в августе вырасти до 8,2 млн человек и оставаться на этом уровне до конца года. Этот целевой уровень даже близко не стоит с показателями 2019 года, когда в июле и августе ОАО РЖД перевозило по 14 млн пассажиров.

Монополия ожидает крупных убытков Федеральной пассажирской компании (отвечает в ОАО РЖД за дальнее следование): по итогам года, говорил в мае глава ОАО РЖД Олег Белозеров, они могут составить около 100 млрд руб. **Минтранс** тогда прогнозировал снижение перевозок и в пригородном сообщении, и в дальнем следовании на 50% по итогам года.

Вместе с тем монополия уже возобновила более 70% ранее отмененных поездов дальнего следования, сообщил Дмитрий Пегов. К 20 июля количество поездов будет фактически соответствовать зимнему графику, а в августе, добавил он, появится еще 20–40 поездов для вывоза граждан с юга. «Мне кажется, немного в этом году сместится курортный сезон – он начнется немного попозже, и мы рассчитываем на очень хорошую перевозку на август и первую половину сентября», – сообщил топ-менеджер (цитата по «Прайму»). Что касается пригородного сообщения, то с ним все «идет очень хорошо», сказал господин Пегов, есть регионы, в которых еще наблюдается спад, например Санкт-Петербург и Ленинградская область, но люди активно пользуются услугами пригородных железнодорожных компаний.

Глава Союза пассажиров Кирилл Янков полагает, что прогноз, данный господином Пеговым, достаточно оптимистичен. Как в реальности будет развиваться ситуация, зависит в первую очередь от эпидемиологической обстановки и от того, будут ли введены новые ограничения.

Если заболеваемость пойдет вниз, полагает он, то перевозки пассажиров будут расти и по итогам июля превысят примерно в полтора раза показатели июня.

В августе, пиковом месяце года, перевозки будут выше июля, считает господин Янков. Вопрос лишь в том, будут ли превышены в августе январские показатели, говорит господин Янков, полагая, что если новых ограничений не будет, то это произойдет.

<https://www.kommersant.ru/doc/4424188>

### **КОММЕРСАНТЪ; КАК РОССИЯ И ТУРЦИЯ ВЕДУТ ПЕРЕГОВОРЫ О ВОЗОБНОВЛЕНИИ АВИАСООБЩЕНИЯ; 2020.20.07; ГРАЖДАНЕ СОБРАЛИСЬ В ТУРЦПОЕЗДКИ; ПУТЕШЕСТВЕННИКИ ПРОБИРАЮТСЯ В ТУРЦИЮ ЧЕРЕЗ БЕЛОРУССИЮ**

Неподтвержденная новость о возобновлении авиасообщения между Россией и Турцией резко повысила спрос на туры в страну, снизив популярность отечественных курортов. В ряде случаев уставшие ждать открытия границ путешественники уже решают проблему по-своему, отправляясь в туры с вылетом из Минска. Формально это запрещено, но контроль на российско-белорусской границе, отмечают эксперты, «не сплошной». По прогнозам участников рынка, в случае полноценного возобновления полетов Турция может рассчитывать на 4 млн российских путешественников в этом году.

Новости о возможном открытии авиасообщения с Турцией подстегнули интерес российских туристов к организованным поездкам в страну, рассказали “Ъ” несколько участников туррынка. По расчетам OnlineTur.ru, на минувшей неделе направление стало лидером по числу поисковых запросов, сформировав 42,2% от общего объема. Ранее основной спрос приходился на туры по России, доля которых теперь сократилась в два раза.

По оценкам Level.Travel, сегодня Турция – второе по востребованности направление: после новостей о возобновлении авиасообщения число поисковых запросов в эту страну выросло в шесть раз.

Сообщение о возобновлении авиасообщения 15 июля со ссылкой на **Минтранс** Турции распространило местное агентство Anadolu. Но подтверждения от российских властей эта новость не получила. Собеседник “Ъ” в отрасли говорит, что фактически речь шла о консультациях и решение не принято: «Турецкая сторона рассчитывает на начало полетов с 25 июля, на деле они вряд ли начнутся раньше 1 августа».

Источник “Ъ” добавляет, что исходно речь будет идти, скорее всего, о возобновлении регулярных, а не чартерных рейсов. Гендиректор туроператора «Дельфин» Сергей Ромашкин отмечает, что на фоне этих новостей продажи организованных туров по России уже снизились на 10%. Другой собеседник “Ъ” на рынке связывает падение спроса также с высокими ценами на отдых в РФ: «Большинство туристов ищут отели категории четырех-пяти звезд, но на внутреннем рынке такие средства размещения стоят неоправданно дорого».

Формально возможности купить тур в Турцию россияне пока лишены. Представитель OnlineTur.ru Игорь Блинов говорит, что большинство крупных туроператоров убрали направление из продажи на ближайшие дни.

Тем не менее, подпольно россияне уже достаточно активно ездят на турецкие курорты, а также на пляжи Албании и Египта через Белоруссию.

Предложения можно найти и на сайтах белорусских туристических агентств, например Turu.by. Господин Блинов отмечает, что речь идет о незначительном количестве путешественников: для большинства такая схема кажется слишком дорогой и сложной. При этом, по его словам, для отправляющихся через Минск сейчас действуют отдельные автобусные маршруты. Господин Ромашкин связывает это со слабым фактическим контролем на границе. По словам топ-менеджера, его компания ведет продажу размещения в белорусских санаториях, но туристов информируют обо всех рисках и просят подписать соглашение об отсутствии претензий в случае возникновения проблем с пересечением границы.

Спрос на выезд через территорию Белоруссии подтверждают и данные поисковых систем. Согласно расчетам Aviasales, с 1 по 16 июля число поисковых запросов на билеты из Минска в Турцию выросло в 2,5 раза относительно аналогичного периода прошлого года. По другим направлениям таких скачков нет. Сейчас официально россияне могут выезжать из страны только для работы, учебы, лечения или ухода за родственниками. Но, как

отмечает управляющий партнер московского офиса коллегии адвокатов Pen & Paper Антон Именнов, по факту контроль на границе с Белоруссией не сплошной и известно о многих случаях перемещения россиян соседнюю республику на машинах.

По оценкам собеседника “Ъ” на туристическом рынке, если в ближайшее время между Россией и Турцией будет возобновлена только регулярная перевозка, страна до конца года сможет получить 1–1,5 млн российских туристов, а если речь пойдет о чартерных рейсах – 3,5–4 млн человек. Позитивный сценарий предполагает сокращение въездного потока из России примерно в два раза: в 2019 году Турцию посетили 7 млн российских путешественников. Игорь Блинов считает, что восстановление потока займет около двух недель. При возобновлении сообщения 1 августа, отмечает он, уже к середине месяца показатели выйдут на значения прошлого года.

<https://www.kommersant.ru/doc/4424232>

### **КОММЕРСАНТЪ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2020.20.07; ТРАСС-ТЕСТ; ФАС ПРОВЕРИТ ТАРИФООБРАЗОВАНИЕ НА ПЛАТНОЙ ДОРОГЕ ПЕТЕРБУРГА**

Управление ФАС по Петербургу после жалоб автомобилистов решило проверить обоснованность тарифов на проезд по Западному скоростному диаметру (ЗСД), открытому в 2016 году. Стоимость проезда выросла в январе 2020 года, до этого цены не менялись на протяжении двух с половиной лет. Оператор трассы утверждает, что для обладателей транспондеров повышение составило в среднем 16%, а при наличной оплате цены выросли на 50%. Собеседники “Ъ” связывают рост цен с отказом от прямой субсидии со стороны правительства города.

УФАС направило в АО «ЗСД» (принадлежит правительству Санкт-Петербурга), ООО «Магистраль Северной столицы» (МСС, оператор трассы; управляет на правах концессионного соглашения, основной участник консорциума – ВТБ) и губернатору Петербурга Александру Беглову запросы с просьбой обосновать причины повышения платы за проезд на платной трассе в 2020 году. Причиной в ведомстве называют «многочисленные обращения граждан».

ЗСД – скоростная внутригородская платная магистраль протяженностью около 47 км. Проходит по западной границе города от юга до севера, позволяя разгрузить центр. Центральный участок трассы был открыт в 2016 году. К дороге продолжают подключать новые развязки. По соглашению между АО «ЗСД» и МСС оператор получил трассу в эксплуатацию до 2042 года.

МСС ввела новые тарифы в январе 2020 года. «Изменения затрагивают тарифы для всех классов транспортных средств и при зональной тарификации (наличная оплата), и в рамках системы платности для пользователей транспондеров. При наличной оплате тариф изменяется до 150 руб. Стоимость проезда по большинству маршрутов для транспондеров изменится на 16%», – говорилось в сообщении компании. В целом проезд по всем пяти зонам платной трассы при наличной оплате стал стоить не 500, а 750 руб.

Так, стоимость проезда на маршрутах по КАД от юга до севера выросли со 173 до 222,8 руб., от южного участка КАД до трассы «Скандинавия» – с 216,2 до 250,8 руб., от Богатырского проспекта до набережной Макарова – с 62,3 до 99,3 руб.

«В наибольшем размере меняется стоимость тех поездок, которые начинаются и заканчиваются на перегруженной развязке с Богатырским проспектом, – они достигнут уровня тарифов, установленных для развязки ЗСД с северным участком КАД. Такое изменение позволит перераспределить транспортный поток между двумя развязками и обеспечит улучшение транспортной ситуации», – поясняли в МСС. Представитель УФАС сообщил “Ъ”, что большинство жалоб касается участка с Богатырским проспектом, где стоимость проезда выросла на 60%. Одновременно с повышением тарифов МСС, ранее выдававшая транспондеры бесплатно, с марта 2020 года продает их (1 тыс. руб.).

Тарифы на платных трассах России не первый раз вызывают критику пользователей. Например, речь идет об участке М11 от Москвы до Солнечногорска, который стал одной из первых платных дорог (более 60% средств на строительство обеспечила частная компания). Пользователи неоднократно жаловались на высокие цены на проезд по нему (по сравнению с остальными дорогами). В конце 2015 года с просьбой обратить внимание на ценообразование в **Минтранс** обратился подмосковный губернатор Андрей Воробьев. А президент **Владимир Путин** 25 января 2016 года заявил, что по М11 «никто не ездит, вздули цены так, что проехать невозможно», после чего тарифы проверяла Генпрокуратура. Северо-Западная концессионная компания (оператор трассы) с февраля 2016 года понизила тарифы на 30%, но с тех пор постепенно возвращает их на прежний уровень.

Собеседники “Ъ” подчеркивают, что повышение цен на трассе ЗСД не превысило максимально допустимые значения.

Рост тарифов обоснован отсутствием субсидии со стороны бюджета Петербурга в 2020 году, говорит источник “Ъ”. В 2019 году она составляла 3,7 млрд руб., а в 2018 году – 4,1 млрд руб. Объем субсидий зависит от трафика на трассе, недополученную прибыль компенсировал бюджет. В 2019 году трафик на трассе составил 96,6 млн транзакций по сравнению с 88,4 млн в 2018 году, прогноз на 2020 год – 90–95 млн транзакций, следует из годового отчета АО «ЗСД». При этом, отмечает источник “Ъ”, количество пользователей, оплачивающих проезд наличными, составляет 5–7%. По данным «СПАРК-Интерфакс», выручка МСС в 2019 году составила почти 7 млрд руб., чистый убыток – 1,4 млрд руб.

В комитете по инвестициям Петербурга, который курирует инвестпроект, оперативно аргументировать повышение тарифов не смогли. В АО «ЗСД» на вопрос “Ъ” также не ответили. В МСС воздержались от комментариев до окончания проверки УФАС.

<https://www.kommersant.ru/doc/4424149>

### **КОММЕРСАНТЪ; АННА ВАСИЛЬЕВА; 2020.18.07; КОЛЬЦО ПОЗВАЛО В ДОРОГУ; ГОРОДА ЗОЛОТОГО КОЛЬЦА МОГУТ СОЕДИНИТЬ НОВОЙ ПЛАТНОЙ МАГИСТРАЛЬЮ**

Города, входящие в Золотое кольцо России, а также Рязань, Тверь, Калугу и другие старинные русские города может связать платная автодорога. Перспективный проект анонсировал **глава госкомпании «Автодор» Вячеслав Петушенко**. Сроки реализации проекта и объемы финансирования не называются. Дорога станет эффективной только при развитии «всего туристического комплекса», связанного с историческими городами, отмечают эксперты.

Проект новой трассы анонсировал вчера председатель правления госкомпании «Автодор» Вячеслав Петушенко. «У нас есть мечта закольцевать Золотое кольцо, соединив исторические места и города в центральной части России, которые сегодня никак не связаны между собой», – заявил он в эфире радио «Автодор».

Новое «большое кольцо» соединит Владимир, Иваново, Кострому, Тверь, Калугу, Рязань, рассказал господин Петушенко. Других деталей он не привел: проекта еще не существует, сроки неизвестны, объемы финансирования тоже.

Золотым кольцом, напомним, еще в советское время назывался туристический маршрут, соединяющий старинные города вокруг Москвы. До недавнего времени они были соединены региональными дорогами. Лишь участок Калуга–Тула–Рязань имеет статус федеральной трассы Р132, находящейся в ведении **Федерального дорожного агентства (ФДА, Росавтодор)**. В апреле 2020 года правительство присоединило к Р132 944 км региональных дорог, в результате трасса превратилась в 1500-километровое федеральное кольцо. Решение «будет способствовать развитию туристического маршрута и существенно улучшит экономическое и культурное развитие Центрального региона», поясняли в **Росавтодоре**. По данным “Ъ”, **Росавтодор** в 2020 году планирует начать

проектные работы для реконструкции или строительства новых участков трассы. Как соотносятся инициатива Вячеслава Петушенко и недавно принятое правительственное решение, в «Автодоре» и ФДА вчера пояснить не смогли.

В Центральном регионе, напомним, уже есть два бетонных кольца (малое и большое – А107 и А108). Между ними строится Центральная кольцевая автодорога (ЦКАД): на западе участки уже открыты для движения, в 2020 году власти обещают пустить движение на севере и востоке. В 2013 году бывший глава «Автодора» Сергей Кельбах (впоследствии покинул госкомпанию, в 2019 году против него было заведено уголовное дело) не исключал строительства нового дублера А108, но впоследствии госкомпания к этой идее не возвращалась. Вячеслав Петушенко вчера заявил, что одного кольца около Москвы «достаточно».

Глава «Автодора» вчера обнародовал и ряд других подробностей по развитию платных дорог.

Он, в частности, заявил, что проезд по ЦКАД будет оплачиваться автоматически (шлагбаумов не будет) посредством системы free flow. При попытке проехать без оплаты автовладелец получит штраф в 2,5–5,5 тыс. руб. Но для этого нужны поправки к КоАП, которые до сих пор не приняты Госдумой. Господин Петушенко также не исключил появления дополнительных камер на трассе М11 (сегодня их там почти нет, но на ужесточении контроля настаивают власти Тверской области). Глава «Автодора» отметил, что против такого шага, но если начнет расти аварийность, то комплексы поставят. На «московском» участке М11 МКАД–Солнечногорск Вячеслав Петушенко пообещал «в самое ближайшее время» организовать освещение: темная дорога ранее вызывала массовые нарекания пользователей.

Новая трасса (или реконструкция существующих дорог вокруг Золотого кольца) имеет смысл только при условии развития «всего туристического комплекса», обращает внимание глава общественного совета при **Минтрансе** Михаил Блинкин. «Серьезного грузового трафика там точно не будет, промышленных предприятий тоже мало, а вот достопримечательностей много, – говорит он. – Туристам нужны гостиницы, рестораны и т. д. Нужно будет серьезно вложиться в маркетинг, рекламу». Эксперт привел в пример платную дорогу в Испании, проходящую по побережью через Барселону, которой пользуются в основном туристы. Для развития дорожной сети по Золотому кольцу неважно, будет ли она платной или останется бесплатной, отметил Михаил Блинкин: большая часть требуемого финансирования все равно, скорее всего, поступит из бюджета.

В пятницу столичные власти объявили о старте работ по строительству моста и эстакады в рамках проекта Юго-Восточной хорды. «У меня как у заказчика есть положительное заключение экспертизы на данный участок Юго-Восточной хорды, разыгран тендер и заключен контракт с компанией-подрядчиком «Мостотрест», получено разрешение на строительство, подписан акт о приеме очищенной площадки после рекультивации от ФГУП «Радон», – заявил в пятницу директор ГКУ «Управление дорожно-мостового строительства» департамента строительства Москвы Василий Десятков. По его словам, «Мостотрест», отвечающий за строительство отрезка Юго-Восточной хорды, заключил с ФГУП «Радон» договор о постоянном мониторинге радиационной обстановки на весь период работ.

Напомним, активисты и местные жители выступают против прокладки автомобильной магистрали по склону завода полиметаллов. На склоне ранее они обнаружили участки с радиационными загрязнениями, где встречаются порой 200-кратные отклонения от нормы. Местные жители опасаются, что в ходе строительства пыль может разнести радиацию по району. Активисты устраивали круглосуточные дежурства возле склона, чтобы воспрепятствовать стройке, вступали в стычки с полицией.

При этом накануне Арбитражный суд Москвы прекратил производство по заявлению «Гринписа России», который требовал признать недействительным заключение



экспертизы, разрешающее строительство участка хорды. Производство было прекращено в связи с тем, что оспаривание положительного заключения экспертизы не предусмотрено действующим российским законодательством, говорится в материалах суда. «Мы планируем обжаловать это решение в апелляционном порядке, – заявил “Ъ” Рашид Алимов из «Гринписа России». – Были прецеденты обжалования подобных экспертиз в судебном порядке, поэтому отказ арбитражного суда на таком основании кажется нам неубедительным». В качестве примера он приводит обжалование положительного заключения экспертизы при строительстве моста в Пермском крае в 2012 году.

<https://www.kommersant.ru/doc/4423703>

### **КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА, ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ; 2020.18.07; ЧТО ТЕБЕ СНИТСЯ, ЛАЙНЕР «АВРОРЫ»; КОМПАНИЯ МОЖЕТ СТАТЬ ОСНОВОЙ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ АВИАЦИИ**

«Аэрофлот» продаст долю в «Авроре» властям Сахалина, и только после этого – на втором этапе создания на ее базе дальневосточной авиакомпания – в проект могут войти и другие регионы. При этом Якутию предложенная конструкция не устраивает: по словам главы региона Айсена Николаева, вхождение республики в авиакомпанию в качестве акционера ущемит интересы действующих перевозчиков. Он предлагает создать дальневосточный альянс без объединения юридической структуры, но с единой тарифной политикой и маршрутной сетью.

«Аэрофлот», которому принадлежит 51% «Авроры», продаст эту долю ее второму акционеру – правительству Сахалинской области (владеет 49%), а на базе «Авроры» будет создана дальневосточная авиакомпания. Об этом 17 июля сообщил **замдиректора департамента госполитики в области гражданской авиации Минтранса Илья Белавинцев** в ходе заседания совета по Арктике и Антарктике при Совете федерации.

Поручение по созданию на Дальнем Востоке авиакомпания, эксплуатирующей российские суда, **Владимир Путин** дал по итогам совещания в декабре 2019 года. А в начале года власти Сахалина предложили создать ее на базе «Авроры», что поддержал и **вице-премьер**, полпред президента в ДФО Юрий Трутнев.

В парке «Авроры» сегодня только иностранные самолеты – 10 среднемагистральных Airbus 319 и 13 турбовинтовых Bombardier разных моделей.

В феврале **Александр Юрчик**, курировавший тогда авиацию в **Минтрансе**, предполагал, что выбор «Авроры» связан с налаженными взаимоотношениями «Аэрофлота» и его акционера, «Ростеха», производящего отечественную авиатехнику. Но уже в марте «Ростех» опроверг намерение создать на Дальнем Востоке авиакомпанию на базе «Авроры».

Юрий Трутнев подчеркнул, что полностью передавать «Аврору» Сахалинской области не планируется: авиакомпания для всего Дальнего Востока не может принадлежать только острову. Передача акций «Авроры» Сахалину – это первый этап создания дальневосточного перевозчика, пояснил господин **Белавинцев**, далее будет рассматриваться целесообразность вхождения в капитал «Авроры» других регионов Дальнего Востока, чтобы в рамках этой компании «учитывались интересы всех субъектов», добавил он.

Предложенный вариант не устроил власти Якутии. Глава республики Айсен Николаев полагал, что присоединение республиканских перевозчиков к проекту позволит снизить стоимость парка воздушных судов. По мнению господина Николаева, участие в проекте авиаперевозчиков Якутии также позволит создать единый пул компонентов и двигателей на Дальнем Востоке, так как «Якутия» и «Полярные авиалинии» эксплуатируют в том числе российские самолеты (SSJ100, Ан-2, Ан-24, L-410) и подписали предварительные соглашения на эксплуатацию Ил-114 и L-610 (на данный момент не запущены в серию).

Господин Николаев в пятницу попросил **Минтранс** все же рассмотреть вариант альянса региональных перевозчиков: «Когда несколько авиакомпаний, не объединяясь юридически, действуют в рамках одной территории, делят маршрутную сеть, обеспечивают единую систему продаж, тарифную политику – это вполне стандартная мировая процедура». А при создании одной компании, в которую Якутия войдет в качестве акционера, действующим перевозчикам республики останутся только убыточные рейсы. В **Минтрансе** же заявили, что «представители Якутии вместо конструктивного обсуждения документа выносят вопрос на публику».

В Минвостокразвития “Ъ” сообщили, что новая компания будет альянсом нескольких работающих на Дальнем Востоке авиакомпаний, базой для создания которого послужит «Аврора».

Источник, знакомый с ситуацией, пояснил, что прорабатывается вопрос вхождения в альянс «максимального числа региональных авиакомпаний Дальнего Востока».

Источник “Ъ” на рынке говорит, что «Якутия» и «Полярные авиалинии» имеют самую большую маршрутную сеть в регионе, осуществляют магистральные перевозки в Центральную Россию. Он называет нелогичным создание перевозчика именно на базе «Авроры», которая на регулярной основе выполняла полеты по международным маршрутам в Корею, Китай и Японию, а по России на запад летала не дальше Новосибирска. Собеседник также говорит об отсутствии в ее парке вертолетов, которые важны для перевозок в регионе.

Изначально при создании «Авроры» закладывалась возможность вхождения в проект других регионов помимо Сахалинской области, но тогда администрации регионов сочли целесообразным поддержать домашние авиакомпании, напоминает **исполнительный директор «Авиаторга» Олег Пантелеев**. Нынешнее предложение возвращает нас к прежней модели регионального партнерства, говорит он, и «Аврора» в качестве его базы выглядит логично.

По его словам, ключевая задача дальневосточной авиакомпании – охват небольших населенных пунктов, для чего предстоит сформировать парк воздушных судов местных воздушных линий. Потребность господин Пантелеев оценивает в 50–70 самолетов. Проблема в том, что для таких линий нужны воздушные суда вместимостью до 70 кресел. Авиакомпании могут купить лишь 19-местные L-410, в то время как более крупные Ил-114-300 и L-610 еще не освоены в производстве, а SSJ для большинства линий слишком велики. Составляющие основу парка ряда авиакомпаний Ан-24 морально устарели и находятся на грани списания, отмечает господин Пантелеев.

<https://www.kommersant.ru/doc/4423715>

### **РБК; ВИКТОРИЯ ПОЛЯКОВА, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО, МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.17.07; МИНТРАНС УКАЗАЛ ВЛАСТЯМ ЯКУТИИ НА НЕПРОДУКТИВНЫЙ «ФИРМЕННЫЙ СТИЛЬ»**

Выносить обсуждение вопросов по проектам на публику – «очень непродуктивная практика», заявили в **Минтрансе**. До этого глава Якутии раскритиковал идею создания единой дальневосточной авиакомпании на базе «дочки» «Аэрофлота»

Вместо конструктивного обсуждения плана по созданию единой дальневосточной компании власти Якутии вынесли вопрос на публику, что в последнее время стало «фирменным стилем» республики при обсуждении «сложнейших проектов». Об этом говорится в сообщении **Минтранса**, поступившем в РБК.

Речь идет о заявлении главы Якутии Айсена Николаева, который выступил против предложенного ведомством плана создать единую дальневосточную авиакомпанию на базе «Авроры», «дочки» «Аэрофлота». Вместо этого он предложил сформировать альянс, в который вошли бы в том числе подконтрольные властям республики авиакомпании «Полярные авиалинии» и «Якутия».

В **Минтрансе** отметили, что решение о создании единого регионального перевозчика было принято еще в феврале, после чего проект дорожной карты направили во все субъекты ДФО.

«Представители же Якутии вместо конструктивного обсуждения документа и представления замечаний по нему выносят вопрос на публику. В последнее время это стало фирменным стилем региона при обсуждении сложнейших проектов. Очень непродуктивная практика», – заявили в **Минтрансе**. РБК направил запрос Николаеву.

Гендиректор авиакомпании «Якутия» Владимир Горбунов заявил, что Николаев «как глава самого большого региона России прекрасно понимает все риски и перспективы проекта». Его слова РБК передал его представитель.

Горбунов добавил, что, чтобы выполнить поставленную президентом задачу по созданию единой дальневосточной авиакомпании, «совсем не обязательно работать под одним сертификатом эксплуатанта и быть одним юридическим лицом» и что «мировая практика подразумевает создание альянсов разной глубины и кооперации». У этих альянсов своя маршрутная сеть, при этом они во многом объединены одной политикой в области качества и сервиса, у них налажена совместная продажа билетов, пояснил Горбунов.

По его мнению, поручение президента «пытаются исполнить абсолютно формально, не вникая в детали и не оценивая риски». «Нас буквально окончательно хотят перевести на западные самолеты, поставить в зависимость от зарубежных производителей и поставщиков, а также буквально поставить крест на развитии наших компетенций в области самолетостроения, летной и технической эксплуатации отечественной техники», – заявил глава авиакомпании.

«Логический смысл, заложенный в поручении президента, подразумевает развивать не только маршрутную сеть на базе российских самолетов, но и вытекающее из этого создание опорных центров эксплуатации по всему Дальнему Востоку – это прежде всего Якутск и Хабаровск с полным набором компетенций», – пояснил Горбунов.

Например, рядом с Хабаровском расположен Комсомольск-на-Амуре, где производят SuperJet – «значит, поставки структурных компонентов будут молниеносными», привел пример Горбунов. Рядом также находится Иркутск, который сможет поставлять компоненты для МС-21, а затем возможно развитие технических центров в Улан-Удэ, Петропавловске-Камчатском, Чите, Благовещенске и Магадане, указал он. Предложение же «Авроры» – это прежде всего западная техника, отметил Горбунов. «Эти самолеты практически сразу займут все ниши от Сахалина, Владивостока, Петропавловска и до Новосибирска <...> поэтому развиваться нам уже будет некуда – ни поставок новых SSJ100, ни рабочих мест в производстве, ни центров компетенций по технической и летной эксплуатации отечественной техники просто не будет», – сказал он.

На заседании совета по Арктике и Антарктике при Совете Федерации замглавы департамента госполитики в области гражданской авиации **Минтранса** Илья Белавинцев сообщил, что на первом этапе «Аэрофлот» продаст контрольный пакет своей «Авроры» администрации Сахалинской области, которая сейчас владеет 49%. После этого войти в капитал авиакомпании предложат властям и других дальневосточных регионов, отметил он.

Николаев в ответ выступил против создания единого перевозчика, предложив сформировать альянс авиакомпаний, в который вошли бы в том числе подконтрольные властям Якутии «Полярные авиалинии» и «Якутия».

«Я все-таки настоятельно просил бы **Минтранс** очень серьезно рассмотреть вопрос по альянсу авиаперевозчиков. Потому что Якутии в четвертую авиакомпанию входить акционером <...> и оставить нам [действующим якутским авиаперевозчикам] только убыточные рейсы – ну я еще не идиот, чтобы такие решения согласовывать», – заявил Николаев.

Создание альянса, участники которого будут работать в единой системе продажи билетов, вести единую тарифную политику и поделят между собой маршруты в Дальневосточном регионе, он назвал стандартной мировой процедурой.

Авиакомпания «Якутия», основными аэропортами базирования которой являются Якутск и Внуково (Москва), выполняет регулярные и чартерные полеты по Якутии, в города Дальневосточного федерального округа, центральные регионы России, страны СНГ, Юго-Восточной Азии и дальнего зарубежья.

По итогам 2019 года авиакомпания перевезла 713,15 тыс. человек, заняв 20-е место среди российских перевозчиков. «Аврора», обслужившая 1,66 млн клиентов, находится на 15-м месте. В авиапарке «Авроры» – 23 самолета, в том числе десять среднемагистральных Airbus A319 и 13 турбовинтовых Bombardier разных моделей. «Якутия» эксплуатирует более 20 самолетов иностранного и российского производства, включая шесть магистральных лайнеров Boeing 737 NG, пять среднемагистральных Sukhoi Superjet 100 и четыре региональных турбовинтовых самолета Bombardier Dash 8 Q300.

[https://www.rbc.ru/business/17/07/2020/5f11f61a9a794782aea19701?from=from\\_main\\_5](https://www.rbc.ru/business/17/07/2020/5f11f61a9a794782aea19701?from=from_main_5)

### **ВЕДОМОСТИ; ЛЮБОВЬ МАВРИНА; 2020.20.07; РЕДКО ПОЛЬЗУЮЩИХСЯ АВТОМОБИЛЯМИ РОССИЯН МОГУТ ОСВОБОДИТЬ ОТ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА; ВЫПАДАЮЩИЕ ДОХОДЫ БЮДЖЕТА ХОТЯТ СКОМПЕНСИРОВАТЬ АКЦИЗАМИ НА БЕНЗИН**

Депутат от «Единой России» и член комитета Госдумы по налогам Евгений Федоров предложил освободить от уплаты транспортного налога россиян, которые редко пользуются своими автомобилями. В письме на имя министра внутренних дел Владимира Колокольцева он призвал дать гражданам право не платить транспортный налог в случаях, когда автомобиль не используется больше шести месяцев. Но для получения освобождения от уплаты налога придется сдать на хранение в автоинспекцию регистрационные знаки.

Ранее другой депутат Госдумы – Василий Власов предлагал снизить ставку транспортного налога в 2020 г. на 25% на территориях, где вводился режим повышенной готовности. Свое предложение он, как и Федоров сейчас, объяснил необходимостью дополнительно поддержать граждан в период пандемии. Однако прямое снижение налоговой ставки угрожает проблемами для региональных бюджетов.

Сейчас транспортный налог относится к региональным – его размер и льготы на его уплату регулируются решениями субъектов РФ. Федеральный центр лишь устанавливает предельный размер налоговой ставки и формулу для ее определения. Сейчас предельный размер ставок в зависимости от количества лошадиных сил составляет от 2,5 до 15%.

Большинство субъектов и так предоставляют льготу по этому налогу для отдельных граждан, например многодетным семьям, индивидуальным предпринимателям. Снизить еще и ставку многие регионы просто не могут.

Предложение Федорова, по мнению экспертов, выглядит более реалистичным – оно носит избирательный характер и вряд ли сильно повлияет на наполняемость региональных бюджетов. «Этот вариант не затрагивает доходы населения, а только снижает расходы части из них. В таком случае бюджеты недополучат какой-то объем доходов, но это будет небольшая величина – весь объем поступлений по транспортному налогу лишь небольшая доля доходов, а людей, которые не пользуются автомобилем, тоже не так много. Единственная проблема – бюрократизация процесса (очереди на сдачу/получение номерных знаков, администрирование процесса и т. д.). Если этого удастся избежать, а регионы получают компенсацию выпадающих доходов, то этот вариант в текущих условиях выглядит интереснее», – считает Елена Анисимова, руководитель группы региональных рейтингов АКРА.

Председатель движения автомобилистов Виктор Похмелкин предлагает развить идею депутата Федорова и встроить транспортный налог в стоимость бензина и тогда платить его будут лишь те, кто действительно использует автотранспорт.

В стоимость бензина уже встроены акцизы, доход от поступления которых распределяется между федеральным и региональным бюджетами. При этом в соответствии с исполнением **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** доля, которая направляется в региональный бюджет, будет постепенно увеличиваться до 2024 г. В этом году в федеральный бюджет поступает 33,4% акциза, а в региональный – 66,6%. В следующем доля поступлений в региональный бюджет еще больше увеличится. Из поступлений от акцизов формируются и дорожные фонды, за счет которых строятся и ремонтируются дороги.

На первый взгляд предложение Похмелкина более привлекательно – не возникает проблем с администрированием платежей, да и сама идея реализации принципа «не едешь – не платишь» кажется более справедливой. Однако есть и минусы. Главный из них – рост цен на бензин.

«Акциз на топливо можно рассматривать как косвенный налог на владение или пользование автомобилем. Но его повышение наверняка окажет влияние на инфляцию – может ее разогнать. Кроме того, при повышении акциза и отмене транспортного налога группа населения, использующая авто, будет платить больше. В условиях снижающихся доходов населения это не самая удачная идея», – оценила предложение Похмелкина Анисимова. С точки зрения расходов автовладельцев и инфляционных рисков предложение Федорова выглядит более привлекательным, констатирует эксперт.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2020/07/19/834917-transportnii-nalog>

На ту же тему:

<https://iz.ru/1037010/2020-07-18/v-gosdume-predlozhili-osvobodit-riad-voditelei-ot-transportnogo-naloga>

### **ИЗВЕСТИЯ; АННА КАЛЕДИНА; 2020.20.07; СТРАХОВАЯ ПОРУКА: МОЖНО ЛИ ВЕРНУТЬ ДЕНЬГИ ЗА НЕСОСТОЯВШИЙСЯ ТУР; ФИНОМБУДСМЕН ПОДТВЕРДИЛ ПРАВО ГРАЖДАН НА ВЫПЛАТУ СТРАХОВКИ ОТ НЕВЫЕЗДА ЗА РУБЕЖ**

Отказ страховых компаний в выплате возмещения по договорам страхования от невыезда за рубеж занял третье место в рэнкинге «коронавирусных» обращений потребителей к финансовому уполномоченному. В итоге омбудсмен счел, что в некоторых случаях страховщики неправомерно отказывали потребителям в требованиях о возврате денег за страховой полис по турам, которые не состоялись из-за пандемии. Как рассказали «Известиям» в **пресс-службе** уполномоченного, стоимость полиса должна быть выплачена гражданам, если это предусмотрено договором. Эксперты считают этот момент важным – с учетом постановления, которое позволяет авиакомпаниям заменять компенсации за отмененные рейсы ваучером, а деньги возвращать в течение трех лет.

Несостоявшееся путешествие

Ренкинг самых популярных обращений граждан в период разгара эпидемии COVID-19 служба главного финансового уполномоченного подготовила специально для «Известий». Более половины «коронавирусных» заявлений (60,6%) связаны со спорами по ОСАГО, из которых равное количество на несогласие с размером выплаты по ОСАГО и нарушение срока выплаты страхового возмещения, следует из документа.

– В обращениях по ОСАГО заявители указывали, например, на то, что меры, принятые в связи с COVID-19, препятствовали им в предоставлении поврежденного транспортного средства для осмотра в рамках независимой экспертизы. Также граждане сообщали о длительном рассмотрении заявлений о выплате страхового возмещения, поскольку финансовые организации ссылались на ситуацию с COVID-19. В данных случаях



требования потребителей удовлетворялись, и взыскивалась неустойка, – пояснил главный финуполномоченный Юрий Воронин.

На втором месте по количеству обращений оказалось страхование жизни (10,3%): в основном заявители требовали возврата денежных средств в связи с расторжением договора.

На третьем месте – страхование выезжающих за рубеж (7,8%). По таким продуктам потребители чаще всего были недовольны отказом страховой компании в выплате возмещения.

Как отметили в офисе омбудсмена, по жалобам, связанным с ОСАГО и расторжением договора добровольного страхования жизни (как правило, при оформлении кредита), проблема в основном находилась не на стороне страховых компаний. Например, в случае с «автогражданкой» потребители жаловались на то, что страховщики препятствовали независимой экспертизе. Однако омбудсмен пришел к выводу, что ее проведению мешали ограничения, введенные в период разгара эпидемии.

В отношении расторжения договора страхования жизни проблема также находилась не на стороне компаний, пришел к выводу уполномоченный. Люди жаловались, что не успели отказаться от договора страхования в период охлаждения (14 дней) в связи с тем, что для этого нужно было посещать офис банка или страховой компании. Однако омбудсмен счел, что граждане просто не были информированы о том, что написать отказ от договора можно было в электронной форме, то есть – дистанционно.

Другой вопрос – страховки от невыезда за рубеж. Компании отказывали клиентам в возмещении, ссылаясь на то, что в договоре не был прописан риск самоизоляции и закрытия границ в связи с новым коронавирусом. В этом случае омбудсмен чаще выносил решения в пользу потребителей.

– Условиями договоров некоторых страховых компаний была предусмотрена возможность возврата части страховой премии в случае, если срок страхования не наступил. Отказ финансовой организации в выплате страхового возмещения не обоснован в случае, если соответствующий риск был принят на страхование, – пояснили «Известиям» в **пресс-службе** финуполномоченного.

При этом сумма страхового возмещения зависит от условия договора – как правило, это премия за вычетом части на услуги страховой компании, уточнили там.

Если граждане еще не решили свой вопрос со страховой компанией, у них есть достаточно времени, чтобы это сделать. По словам Юрия Воронина, «коронавирусные» обращения будут поступать еще долго, так как законом «Об уполномоченном по правам потребителей финансовых услуг» предусмотрен трехлетний срок обращения к финансовому уполномоченному со дня, когда потребитель узнал или должен был узнать о нарушении своего права.

Судиться или «разводиться»

Несмотря на то, что страхование от невыезда за рубеж пока не является популярным (по разным оценкам, им охвачено 5–10% туристов. «Известия»), на данный момент это единственный способ вернуть деньги за несостоявшую поездку. Стоит ли обращаться в службу финомбудсмена или подавать суд в этой ситуации?

При отсутствии страховки сейчас можно рассчитывать только на формальную расписку – например, от авиакомпании. В этом месяце правительство опубликовало постановление, которое позволяет перевозчикам компенсировать отмену рейсов ваучерами. При этом в течение трех лет с даты отправления рейса авиакомпания должна начислить стоимость билета на отмененный рейс «в счет оплаты услуг по воздушной перевозке (в том числе по другим маршрутам) и дополнительных услуг перевозчика». При этом постановление не распространяется на чартерные рейсы.

– Фактически компании получили право не возвращать деньги в течение трех лет, — считает председатель правления Международной конфедерации обществ потребителей (КонфОП) Дмитрий Янин.

Но если есть страховка от невыезда, то ситуация несколько упрощается. По мнению, Дмитрия Янина, не стоит торопиться с иском, поскольку суд будет учитывать множество факторов – в том числе и возможность авиакомпаний выдать ваучер вместо компенсации. Кроме того, сейчас обращение в суд может обернуться лишь большими издержками, уверен он. Поэтому, считает защитник прав потребителей, имеет смысл обратиться в службу финансового омбудсмена. И только в случае его отрицательного решения идти в суд.

Страхование выезжающих за рубеж – один из массовых видов страхования, по которому допускается досудебное урегулирование спора между гражданами и страховыми компаниями, согласно профессор кафедры Финансы и цены РЭУ им. Г.В. Плеханова Юлия Финогенова. По ее мнению, в случае невыезда по независящим от гражданина обстоятельствам нужно настаивать еще и на возврате медицинской страховки .

Как заверили «Известия» во Всероссийском союзе страховщиков (ВСС), страховые компании, как правило, возвращают премии в случае, если поездка не состоялась из-за карантинных ограничений в связи с эпидемией COVID-19, а обращения граждан носят единичный характер.

<https://iz.ru/1037400/anna-kaledina/strakhovaia-poruka-mozhno-li-vernut-dengi-za-nesostoiavshiiisia-tur>

### **КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2020.20.07; БЕЛЫЙ ДОМ ПРОДОЛЖИЛ КИБОРГИЗАЦИЮ; СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ НАЦПРОЕКТАМИ БУДЕТ МЕНЬШЕ ОПИРАТЬСЯ НА МНЕНИЯ ИХ ИСПОЛНИТЕЛЕЙ**

Организация проектной деятельности в правительстве изменяется – Белый дом опубликовал постановление с новыми правилами управления системой **нацпроектов**. В новой версии проектная часть работы правительства уже близка к практике управления крупной корпоративной структуры. Новая схема выглядит легче предыдущей и более гибкой. Наиболее важные изменения – большая независимость федеральных проектов, новая схема оценки исполнения **нацпроектов**, включая альтернативные. Предлагается очередной шаг к созданию аналога ERP-системы для федерального госуправления на базе Минфина и аппарата правительства. Предусмотрено также расширение в проектах полномочий топ-менеджеров на всех уровнях, включая **премьер-министра**, и изменение фактической роли Минэкономки не только в проектной части работы, но и в правительстве в целом.

Правительством опубликована новая версия постановления №1288 от 31 октября 2018 года, определяющего организацию проектной деятельности в правительстве. Напомним, эксперименты по разделению в Белом доме проектной (организованной в целом аналогично проектной деятельности в коммерческих компаниях – реализация уникальных и конечных по целям проектов) и процессной (реализующей регулярные процессы) деятельности начались в 2014–2015 годах, и к созданию в последнем правительстве Дмитрия Медведева (май 2018-го – январь 2020 года) формы проектной деятельности уже были определены.

Новую схему начали готовить в Белом доме по поручению президента от 4 января, команда нового премьера **Михаила Мишустина** за пять месяцев работы включила в нее часть изменений, связанных с новым дизайном правительства и практиками административной работы. Схему готовили к введению в действие в ограниченные по времени сроки (до активной фазы бюджетного процесса на 2021–2023 годы), основная часть работы пришлось на реформы проектной деятельности в аппарате правительства (**вице-премьер** Дмитрий Григоренко) и в финансово-экономическом блоке (первый **вице-**

**премьер Андрей Белоусов**), основные изменения предлагаются в функциональной структуре – и в силу того, что проектная часть деятельности Белого дома не является изолированной от процессной, новая схема будет влиять на порядок работы правительства в целом.

Наиболее «невидимая» и достаточно важная часть изменений – если ранее в проектной части наиболее значимыми были национальные проекты (НП), частью которых являлись федеральные проекты (ФП), то теперь ФП во многом самодостаточны. Так, они полноценно могут реализовываться вне **нацпроектов**. Новый ФП может инициироваться министром правительства, его председателем, советом по **нацпроектам**, если предполагается, что проект измеримым образом влияет на достижение «национальных целей развития» в соответствующем указе президента. НП, курируемые **вице-премьерами**, являются в этом аспекте совокупностью ФП, между которыми в интересах исполнения НП могут перераспределяться ресурсы. В новой схеме полномочия **премьер-министра, вице-премьеров** и министров по коррекции НП и ФП расширены, число административных процедур, которые нужны для текущих изменений, сокращено, схема сейчас выглядит более гибкой и допускающей более быстрые оперативные изменения, чем ранее. В этом смысле она стала еще больше напоминать стандартную практику project management публичного АО по функциональным ролям участников процесса – у этого есть и позитивные, и проблемные стороны. В новой схеме меньше акцентов на «персональную ответственность» госменеджмента НП и ФП (хотя она и сохранена) и большее значение придается схеме коммуникаций по проекту.

Изменены в том же ключе и принципы контроля за исполнением НП и особенно ФП. В новой схеме функции информсистем, отвечающих за распределение ресурсов, финансовые транзакции и управленческие решения, еще нельзя считать полностью сведенными в аналог ERP-систем, используемых в публичных АО, но сделан очередной шаг в эту сторону. В рамках ГАС «Управление» создается подсистема для автоматического сбора сведений об управлении НП (и ФП), которая синхронизируется с «Электронным бюджетом» казначейства Минфина, в проекте также участвует Минцифра, и эти данные могут использоваться «автоматически» – как факт, без чьего-либо утверждения. В этой части важна независимость происхождения данных о том, что в реальности происходит в процессах, составляющих проект, при этом, напомним, на уровне НП цели – это или соответствующая статистика Росстата, или показатели по методикам международных организаций. Отметим, что в новой схеме также «легализованы» альтернативные показатели. Окончательно полностью скоординированная система управления НП и ФП в Белом доме появится к лету 2021 года. К этому времени, видимо, изменится и часть управленческих практик в правительстве, часть, относящаяся к проектной деятельности, меняется уже сейчас – так, некоторые заседания рабочих структур проекта могут проводиться в заочно-электронной форме, то есть фактически в виде голосования в цифровой среде.

В новой схеме окончательно определена роль Минэкономки в системе **нацпроектов** и в силу этого в правительстве – это общая координация работы по НП и ФП, оценка их результативности, в том числе текущей, в целом определение того, как они влияют на экономические процессы и наоборот. Изменяется функция аналитического центра (АЦ) правительства – он полностью переориентирован на работу по созданию «госERP». В свою очередь, часть давно отмененных функций АЦ, создававшегося параллельно со структурами «Открытого правительства», в распределенной форме передаются общественно-экспертным советам при НП и не входящим в них ФП. И наконец, в проектном офисе федерального правительства создается центр компетенций проектной деятельности – его точные функции из постановления Белого дома неочевидны, судя по всему, это внутренний методический и независимый контрольный центр аппарата правительства в системе НП.

Несмотря на то что происходящее выглядит очень специальным и важным только участникам процесса, реформа проектной деятельности, особенно в связи с общими состоявшимися и готовящимися изменениями административных практик в Белом доме, – процесс, который в состоянии значимо изменить то, как работает федеральное правительство, какие задачи и с какой скоростью оно способно обсуждать и решать. Корпоративная культура в административной среде в РФ, сформировавшаяся в 1990-х – начале 2000-х, как правило, способна эффективно сопротивляться любым изменениям «правил игры» извне, обесмысливая все «революционные» кадровые назначения, но очень чувствительна к изменениям «среды», в которой она существует. В данном случае происходящее – попытка сдвинуть ее в сторону более «цифровой» среды, в которой многие выглядящие неизменяемыми свойства системы могут трансформироваться за несколько месяцев. Эти процессы, как, например, реформа госслужбы в 2003–2005 годах или цифровизация казначейства в последние годы, слабо воспринимаются обществом, несмотря на значимое влияние на состояние госаппарата.

<https://www.kommersant.ru/doc/4424229>

### **КОММЕРСАНТЪ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2020.20.07; ПЕСОЧНИЦЫ БЕЗ ГРАНИЦ; ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНЫХ ПРАВОВЫХ РЕЖИМАХ ЖДЕТ РАСШИРЕНИЕ ПРИМЕНЕНИЯ**

После многочисленных согласований из-за конфликта полномочий правительства и законодателей законопроект об экспериментальных правовых режимах (ЭПР) доработан ко второму чтению. Госдума вернулась к исходной инициативе о практически неограниченном пространстве проведения правовых экспериментов: предполагается, что помимо обозначенных семи сфер применения ЭПР решение об их расширении будет принимать правительство. Тем временем Минэкономики подготовило перечень изъятий из законов, которые сможет делать правительство для запуска инновационных проектов для развития технологий искусственного интеллекта.

Минэкономики определило перечень изъятий, которые правительство сможет делать из законов в рамках экспериментальных правовых режимов при запуске цифровых проектов в сфере искусственного интеллекта и высоких технологий, следует из опубликованного на [regulation.gov.ru](http://regulation.gov.ru) законопроекта. Так, в ряде случаев к участникам ЭПР могут быть неприменимы отдельные нормы законов «О персональных данных», «О связи» и «Об охране здоровья...».

Поправки к последнему закону, в частности, позволят внедрять системы поддержки принятия врачебных решений на основе искусственного интеллекта. Сейчас на отечественном рынке медицинских технологий более десяти готовых к коммерческой реализации решений, указано в пояснительной записке к документу. Однако их запуск затрудняют действующие процессы экспертизы качества и безопасности медизделий, их регистрации. Предлагаемые изъятия из законов о персональных данных и о связи также позволят обрабатывать биометрические данные граждан без их письменного согласия. Как поясняют авторы проекта, такие исключения необходимы, например, для запуска сервиса для малого и среднего бизнеса по подбору оптимальных сфер и мест деятельности на базе больших данных: рекомендации для открытия нового бизнеса или повышения эффективности действующего будут основаны на обезличенных данных о клиентах, в том числе банковских и абонентских. Ранее эксперты высказывали опасения о том, что такая возможность обработки персональных данных грозит злоупотреблениями и утечками – государство должно выступить гарантом сохранности данных в рамках персонального режима (см. “Ъ” от 26 июня). В общем виде проект (по крайней мере сейчас) такой возможности не содержит. Однако авторы указывают, что компенсирующие требования и ограничения из-за изъятий правительству предстоит реализовать в подзаконных актах.

Разработка дополнений к основному законопроекту об экспериментальных правовых режимах, так называемых регуляторных песочницах, понадобилась из-за коллизии в полномочиях законодательной и исполнительной власти – речь идет о предоставлении правительству права делать точечные изъятия из действующих законов для ЭПР. Напомним, проект должен был быть принят еще весной 2019 года, однако достичь согласия по вопросу депутатам и правительству удалось только в мае 2020 года: к первому чтению Минэкономики скорректировало спорную норму, оставив за парламентом право принимать решения о таких изъятиях в общем виде. Правительство же сможет их применять в каждом конкретном случае (см. “Ъ” от 13 мая).

Проект о «регуляторных песочницах» может быть принят во втором и сразу третьем чтении уже завтра. При этом помимо юридико-технических правок депутаты комитета экономической политики Госдумы предложили значительно расширить сферу применения проекта. Как следует из рекомендуемой к принятию таблицы поправок к проекту, помимо медицины, транспорта, дистанционной торговли, финансового рынка, архитектуры и строительства, промышленности действие проекта распространится на сельское хозяйство. Впрочем, на деле расширение более существенно: решение о будущем открытии ЭПР в сфере применения, не указанной в нынешних закрытых списках отраслей, будет принимать Белый дом. Де-факто депутаты вернулись к исходной инициативе о практически неограниченном проведении правовых экспериментов – при этом ранее они, напротив, настаивали на закрытом перечне.

<https://www.kommersant.ru/doc/4424231>

### **КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.20.07; ДОРОГУ ОСИЛИТ НЕИМУЩИЙ; ПЕРЕВОЗОЧНЫЕ КОМПАНИИ ПОДГОТОВИЛИСЬ К ПРОФИЦИТУ ПАРКА**

Логисты, работающие «без активов», окажутся в выигрышном положении на текущем рынке с учетом профицита всех видов транспорта. Даже в 2019 году, ознаменовавшемся высокой себестоимостью перевозок, рост выручки таких компаний составил почти 12%, следует из рейтинга Infoline Logistic Russia Top. В первом полугодии логисты отмечают помимо влияния COVID-19 резкий взлет электронной торговли, повышение цифровизации, сдвиг транспортных потоков на железную дорогу и заметное ценовое давление за счет усиления конкуренции и снижения маржинальности бизнеса заказчиков.

Рост выручки логистических компаний, работающих по модели «без активов», то есть не располагающих или почти не располагающих собственным парком, в 2019 году составил 11,8%, следует из рейтинга Infoline Logistic Russia Top. Объем операций в тоннах снизился в первую очередь за счет лидера рейтинга «РЖД Логистики» (РЖДЛ), которая одна перевозит более чем втрое больше, чем компании на остальных 14 позициях, вместе взятые: ее перевозки сократились на 25%, до 47,4 млн тонн. В то же время на 26,3% вырос объем перевозок занимающего второе место российско-казахстанско-белорусского контейнерного оператора ОТЛК ЕРА, до 2,4 млн тонн, выручка выросла на 18,9%, до 27,1 млрд руб. Верхушка рейтинга осталась неизменной с прошлого года, третье место по-прежнему занимает DHL, выручка которой выросла на 4,2%, до 23,4 млрд руб., объем перевозок сократился на 5,3%, до 1,3 млн тонн.

Модель «без активов» эффективнее работает в период профицита парка, говорит глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. С этой точки зрения 2019 год, особенно для железнодорожного сегмента, был крайне сложным: ставки на аренду подвижного состава достигли максимума, в ряде сегментов наблюдался масштабный дефицит, и некоторые операторы, в том числе ОТЛК ЕРА, вынуждены были покупать или арендовать подвижной состав.

По словам вице-президента по продажам и маркетингу Kuehne + Nagel (шестое место в рейтинге) в России и СНГ Антона Гречко, в 2019 году основными тенденциями на рынке



были консолидация перевозчиков, цифровизация, а также замедление темпов роста объемов перевозок. Операционный директор FM Logistic (четвертое место в рейтинге) Сергей Стенин отмечает рост доли электронного документооборота и электронной коммерции и маркетплейсов, а также автоматизацию складских операций, которая достигалась за счет внедрения RPA (роботизированная автоматизация процессов), использования систем AGV и сортеров. E-commerce выступал безусловным драйвером развития рынка LTL-перевозок (доставка грузов с частичной загрузкой транспортного средства), отмечает генеральный менеджер по стратегическому развитию ООО «Байкал-Сервис ТК» (11-е место в рейтинге) Андрей Хрюкин.

Сейчас рынок «входит в комфортную для логистических операторов трехлетку профицита», говорит Михаил Бурмистров, и даже сложности, связанные с эпидемиологическими ограничениями, компаниям «без активов» будет пережить гораздо проще, чем собственникам вагонов и автопарка. Активы превратились в обременение из-за необходимости оплаты лизинга и кредитов при низких ставках на перевозку и росте простаивающего парка.

Все логисты отмечают значимость фактора COVID-19 для 2020 года. По словам гендиректора РЖДЛ Дмитрия Мурева, для железнодорожного транспорта ограничения привели к краткосрочным положительным эффектам – «часть произведенных и накопленных в Китае грузов, традиционно транспортируемых морем, после снятия карантинных мер с целью ускорения доставки была отправлена железнодорожным транспортом».

Господин Мурев полагает, что часть клиентов останется на железной дороге. Другим следствием COVID стал резкий рост объемов онлайн-торговли. Сложности с доступностью ряда товаров в традиционных каналах продаж, отмечает директор коммерческого департамента Itella (14-е место) в России Дмитрий Масальцев, обеспечили рост курьерской доставки более чем на 50%. Параллельно, говорит Дмитрий Мурев, развиваются и онлайн-сервисы в области логистического обслуживания в сегменте B2B.

В то же время, говорит Андрей Хрюкин, в апреле с введением режима самоизоляции грузооборот многих компаний в LTL-перевозках упал на 30–40% по сравнению с прошлым годом. «Это привело к ожесточению конкурентной борьбы между логистическими компаниями, что создает предпосылки к уменьшению количества игроков на рынке», – отмечает Антон Гречко. «Существенное снижение объемов продаж во втором квартале заставляет клиентов искать способы экономии и оказывать агрессивное давление на стоимость закупаемых логистических услуг», – говорит Дмитрий Масальцев. В итоге некоторые логистические компании вынуждены идти на занижение базы оплаты социальных отчислений и НДС, а также игнорирование режима труда и отдыха водителей.

<https://www.kommersant.ru/doc/4424216>

### **КОММЕРСАНТЬ; АЛЕКСЕЙ ПОЛУХИН; 2020.20.07; ЭКСПОРТ ПШЕНИЦЫ СЖАЛСЯ; ВЫВОЗ ЗЕРНОВЫХ В ИЮЛЕ МОЖЕТ БЫТЬ САМЫМ НИЗКИМ С 2017 ГОДА**

Задержка со стартом уборочной кампании и низкая урожайность на юге России негативно влияют на старт нового зернового сезона. Аналитики прогнозируют, что в июле на экспорт уйдет около 3 млн тонн зерна, включая 2,2 млн тонн пшеницы, – минимальные значения с 2017 года. Нарастание темпов экспорта ожидается с уборкой урожая в центре и Поволжье, а на рекордные месячные объемы вывоза трейдеры могут выйти осенью, перед возможным введением новых торговых ограничений.

По итогам июля, первого месяца нового сезона, экспорт зерновых из России будет около 3 млн тонн, включая 2,2 млн тонн пшеницы. Это минимальные показатели с 2017 года, следует из презентации «Совэкона». По оперативным таможенным данным, которые

приводил Минсельхоз, с начала сезона по 9 июля Россия экспортировала 0,15 млн тонн зерна, включая 0,12 млн тонн пшеницы. Директор «Совэкона» Андрей Сизов поясняет, что в начале сезона экспортеры зависят от фермеров южных регионов. «Но из-за вопросов с урожаем на юге и низких запасов сельхозпроизводители, вероятно, не спешат продавать зерно», – говорит он.

Согласно «Совэкону», урожайность пшеницы в Ставропольском крае пока на 18% ниже прошлогоднего уровня, в Краснодарском крае – на 24%, в Ростовской области – на 2%. Росстат оценивал запасы зерна на 1 мая в 18,6 млн тонн, минимум с 2013 года.

Гендиректор Института конъюнктуры аграрного рынка Дмитрий Рылько связывает невысокие темпы экспорта в июле не только с относительно низким урожаем на юге, но и с более поздним началом уборки. «Если в последние годы пшеницу начинали убирать в последней декаде июня, то в этом году – в первых числах июля», – говорит он. Кроме того, на темпах вывоза в июле сказались и цены на зерно в Турции, которые были ниже котировок у российских экспортеров, добавляет господин Рылько. По данным «Совэкона», средние цены на российскую пшеницу с 12,5-процентным протеином на неделе выросли с \$202 до \$208,5 за тонну (FOB). Руководитель аналитического центра «Русагротранса» Игорь Павенский добавляет, что задержка с уборкой и низкая урожайность на юге привели к росту стоимости пшеницы и на внутреннем рынке: за последние две недели котировки выросли с 12,5 тыс. до 13,8 тыс. руб. за тонну.

Андрей Сизов отмечает, что экспортеры помнят прошлый сезон, когда они в первые месяцы работали в минус, тогда многие трейдеры заключили крупные контракты, а для их выполнения были вынуждены повышать закупочные цены.

Фермеры, со своей стороны, видели, что экспортеры готовы покупать зерно по практически любой стоимости, и еще больше повышали котировки, рассказывает он. В этом сезоне, продолжает эксперт, трейдеры, вероятно, будут заключать большие контракты после увеличения темпов уборки урожая в центре и Поволжье. Сейчас на юге собрали 60–70% зерна, а в центре – не более 10%, указывает господин Сизов.

Игорь Павенский тем не менее считает, что июль будет неплохим месяцем для экспортеров, несмотря на задержки с началом уборки. Он оценивает вывоз зерновых по итогам месяца на уровне 3,3–3,5 млн тонн, включая 2,5–2,7 млн тонн пшеницы. Эти объемы ниже рекордных показателей 2018–2019 годов, но сопоставимы и даже превышают результаты 2016–2017 годов, когда экспортировалось до 2,7 млн тонн зерна, говорит господин Павенский. В «Русагротрансе» ожидают, что к осени темпы российского экспорта ускорятся и достигнут 5,5–6 млн тонн зерна в месяц.

Андрей Сизов также прогнозирует, что скорость вывоза зерна из РФ вырастет в конце августа–сентябре, а экспортеры будут стараться отгрузить максимально возможные объемы до декабря.

В конце года созреет урожай в Австралии, что усилит конкуренцию для российского зерна на рынках Юго-Восточной Азии и будет негативно влиять на цены, указывает он. Кроме того, рассуждает эксперт, невозможно предугадать, как будет вести себя регулятор, введет ли во второй половине сезона квоту на экспорт зерна и в каком объеме. Глава Минсельхоза Дмитрий Патрушев ранее говорил, что квотирование экспорта зерна планируется сделать постоянным, а параметры механизма для текущего сезона могут быть определены в октябре. По прогнозам «Совэкона», в сезоне-2020/21 Россия экспортирует 48,3 млн тонн зерна, включая 37,8 млн тонн пшеницы.

<https://www.kommersant.ru/doc/4424137>

### **КОММЕРСАНТЪ; СЕРГЕЙ СЕРГЕЕВ; 2020.17.07; ПО ШЕСТЬ ЛЕТ ЗА FALCON; ПРОШЛИ ПРЕНИЯ ПО ДЕЛУ О ГИБЕЛИ ПРЕЗИДЕНТА КОМПАНИИ TOTAL**

Как стало известно “Ъ”, гособвинение посчитало полностью доказанной вину трех авиадиспетчеров в гибели в 2014 году президента компании Total Кристофа де Маржери в

столичном аэропорту Внуково. По мнению прокуроров, именно из-за действий или же, наоборот, бездействия сотрудников центра организации воздушного движения стал возможен выезд на взлетно-посадочную полосу (ВПП) машины-снегоуборщика, в которую на полной скорости и врезался начинавший взлет бизнесджет Falcon 50 французского мультимиллионера. Непосредственный виновник катастрофы, ездивший по ВПП в пьяном виде, и его начальник признали вину, были осуждены, но освобождены от наказания по амнистии. Между тем диспетчеров, которые категорически отрицают свою вину, потребовали приговорить почти к максимальным срокам.

Прения сторон по скандальному уголовному делу о гибели Кристофа де Маржери прошли в Солнцевском райсуде Москвы лишь спустя три года после начала процесса. Для подсудимых – руководителя полетов аэропорта Внуково Романа Дунаева, диспетчера-инструктора Александра Круглова и диспетчера руления Надежды Архиповой – Генпрокуратура запросила шесть лет и два месяца, шесть лет и пять лет и десять месяцев соответственно в колониях общего режима.

Стоит отметить, что, таким образом, с учетом минимальных скидок на смягчающие обстоятельства, связанные с личностями обвиняемых, которые ранее не были судимы, положительно характеризуются и прочее, обвинение фактически потребовало максимально возможного наказания, так как вменяемая им ч. 3 ст. 263 УК РФ (нарушение правил полетов или подготовки к ним) предусматривает до семи лет лишения свободы.

Вслед за представителями прокуратуры свои доводы, свидетельствующие, по их мнению, о невинности подсудимых, стали представлять их адвокаты.

В деле нет абсолютно никаких доказательств вины диспетчеров, само дело – пустое!» – заявил перед началом прений адвокат Игорь Чернецкий, представляющий интересы главного обвиняемого Романа Дунаева.

Надо отметить, что само уголовное дело о гибели Кристофа де Маржери и членов экипажа Falcon 50 было расследовано Следственным комитетом России в довольно короткие сроки, однако в суде его судьба оказалась весьма непростой. Суд начался еще в 2017 году, причем изначально обвиняемых было больше. Однако уголовное преследование диспетчера-стажера Светланы Кривсун, как сообщал “Ъ”, было прекращено, ее статус был изменен на свидетеля. Между тем на скамье подсудимых находились непосредственный виновник катастрофы водитель машины-снегоуборщика Владимир Мартыненко и его непосредственный начальник из числа инженеров аэродромной службы Внуково Владимир Леденев.

Как установило следствие, в злополучный вечер 20 октября 2014 года, совпавший с Международным днем диспетчера, водитель Мартыненко, выпив коньяка, при уборке ВПП потерялся на ней, начал беспорядочно двигаться и в результате оказался на пути начавшего разгон при взлете бизнесджета. По некоторым данным, в последний момент пилоты-французы заметили неожиданное препятствие, но не стали прекращать взлет, решив, видимо, что снегоуборщик сам уедет в сторону или же они успеют поднять машину в воздух до столкновения с препятствием.

В ходе следствия и суда Владимир Мартыненко и Владимир Леденев полностью признали свою вину. В результате весной 2017 года Солнцевский суд разделил уголовное дело на две части. Материалы в отношении водителя и инженера передали на рассмотрение в особом порядке, а дело диспетчеров отправили на доследование.

В июле 2017 года Мартыненко и Леденева осудили на четыре и три года лишения свободы соответственно, но сразу же освободили по амнистии от наказания. Уголовное дело диспетчеров, которые изначально были задержаны, побывали в СИЗО, были переведены под домашний арест, а затем и вовсе освобождены, снова отправили в суд. При этом все они остались действующими работниками госкорпорации по организации воздушного движения и лишь числились отстраненными от исполнения должностных обязанностей.

Новый процесс уже шел полным ходом, но из-за смены судьи осенью 2018 года слушания пришлось начинать с нуля. Еще одна задержка произошла из-за пандемии коронавируса: суды приостановили рассмотрение всех дел, кроме неотложных – об избрании мер пресечения или их продлении.

После возобновления слушаний судья Екатерина Гришина дала понять, что намерена завершить процесс как можно быстрее.

Сами подсудимые связывали это с тем, что в октябре уже истекает срок привлечения их к ответственности по ст. 263 УК РФ, который составляет всего шесть лет. Стоит отметить, что французская сторона, признанная потерпевшей, весьма внимательно следила за ходом процесса. Периодически на слушаниях бывали не только представители дипмиссии, но также и родственники погибших французов. По некоторым данным, они были очень недовольны затягиванием процесса и подавали соответствующие жалобы.

<https://www.kommersant.ru/doc/4423617?tg>

### **РБК; МИХАИЛ ЮШКОВ; 2020.17.07; ДЛЯ ТРОИХ ФИГУРАНТОВ ДЕЛА О ГИБЕЛИ ГЛАВЫ TOTAL ЗАПРОСИЛИ РЕАЛЬНЫЕ СРОКИ**

По делу о катастрофе в аэропорту Внуково проходили пять человек. В марте 2017-го дело в отношении троих из них было выделено в отдельное производство. Гособвинение просит назначить им реальные сроки до шести с лишним лет

Государственный обвинитель попросил приговорить к реальным срокам лишения свободы трех человек по делу о крушении самолета главы французской нефтяной компании Total Кристофа де Маржери. Об этом сообщает ТАСС со ссылкой на адвоката Ольгу Динзе.

Речь идет о диспетчере Александре Круглове, руководителе полетов центра управления воздушным движением аэропорта Внуково Романе Дунаеве и диспетчере руления Надежде Архиповой.

Для Дунаева обвинение попросило шесть лет и два месяца колонии, для Круглова – шесть лет, а для Архиповой – пять лет и десять месяцев.

Пресс-секретарь Солнцевского суда не ответил на запрос РБК.

Самолет Dassault Falcon 50EX авиакомпании «Юниджет» потерпел крушение в московском аэропорту Внуково осенью 2014 года. При взлете он врезался в снегоуборочную машину, которая ошибочно выехала на взлетно-посадочную полосу. В салоне самолета находились глава компании Total Кристоф де Маржери и три члена экипажа, в том числе французская стюардесса. Все они погибли.

Следствие пришло к выводу, что авария произошла из-за «отсутствия надлежащей координации взаимодействия между диспетчерскими и аэродромными службами со стороны руководителя полетов аэропорта Романа Дунаева». Кроме того, причиной произошедшего называлось «небрежное отношение» к своим обязанностям диспетчеров Надежды Архиповой и Александра Круглова, а также «утрата контроля» над своими подчиненными ведущего инженера аэродромной службы аэропорта Владимира Леденева. Все они стали фигурантами уголовного дела по ч. 3 ст. 263 УК (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации судна воздушного транспорта, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц).

Следствие по делу было завершено в марте 2015 года. В конце января 2016-го водитель снегоуборочной машины Владимир Мартыненко признал свою вину. Дело направили в суд в июне того же года. В марте 2017-го Солнцевский суд Москвы вернул в прокуратуру дело в отношении Круглова, Дунаева и Архиповой, выделив его в отдельное производство.

В июле 2017 года суд огласил приговор Леденеву и Мартыненко. Первый получил три года колонии, второго лишили свободы сроком на четыре года. В связи с тем, что совершенное ими преступление попало под условия амнистии, приуроченной к 70-летию Победы в Великой Отечественной войне, судимость с них была снята.

<https://www.rbc.ru/society/17/07/2020/5f11f1e99a7947820c9fb0c8?from=newsfeed>

### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЮРИЙ НИКИТСКИЙ; 2020.17.07; РЕАЛИЗОВАН ИНВЕСТПРОЕКТ; В МЕЖДУНАРОДНОМ АЭРОПОРТУ ЖУКОВСКИЙ ОТКРЫЛСЯ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ КОМПЛЕКС**

Состоялась церемония открытия нового логистического комплекса в международном аэропорту Жуковский. В мероприятии приняли участие **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**, министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров, генеральный директор ГК «Ростех» Сергей Чемезов, а также председатель совета директоров АО «Рампорт Аэро» Борис Алешин.

Логистический комплекс «ЖИА КАРГО» включает в себя современный грузовой терминал площадью 9200 м со складом временного хранения, таможенной инфраструктурой, зонами для хранения ценных, опасных, термочувствительных грузов и живых животных, а также авиационный перрон площадью 90 тыс. кв. м. За год комплекс сможет обслуживать 100 тыс. тонн грузов. Объект построен с соблюдением всех технологических норм.

«Это действительно хороший инвестиционный и социально значимый проект как для Московского авиационного узла, так и в целом для всей страны. Сегодня, в условиях, когда пассажиропоток только начинает восстанавливаться, не хватает грузовых мощностей», – сказал **Евгений Дитрих**. Он также отметил, что в этом году авиакомпании впервые столкнулись с тем, что международные пассажирские авиаперевозки были полностью остановлены, внутренние авиаперевозки также практически остановились. В этих условиях транспортировка грузов в салонах пассажирских самолетов многим компаниям очень помогла.

Самолетами выгодно отправлять скоропортящиеся грузы, например, фрукты, цветы. Также по воздуху можно везти товары с высокой добавленной стоимостью, в конечной цене которых доля расходов на логистику минимальна.

За время пандемии грузооборот упал. По данным **Росавиации**, за первые четыре месяца 2020 года грузооборот российских авиакомпаний составил 2 млн ткм, что на 9,3% меньше показателей за аналогичный период 2019 года. Но сейчас, когда пассажирские перевозки сократились, грузовые перевозки будут востребованы на время восстановления рынка. Это поможет загрузить терминал.

«Грузовой перрон площадью 90 тыс. кв м позволит обслуживать в аэропорту одновременно до четырех крупных грузовых воздушных судов типа Boeing–747 или до шести среднеразмерных транспортных самолетов. Жуковский становится одним из крупнейших хабов Подмоскovie. Хабовая модель подразумевает, что грузы на дальнемагистральных широкофюзеляжных судах прибывают в аэропорт и проходят сортировку для дальнейшей доставки в города России и Европы на средне- и ближнемагистральных самолетах», – подчеркнул Денис Мантуров.

Общие затраты на реализацию проекта, включая строительство терминала и перрона, а также их техническое оснащение, составили 37 млн долл. США. Работы осуществлены за счет собственных средств предприятия и акционеров «ЖИА КАРГО», без привлечения государственных инвестиций.

«С вводом в эксплуатацию нового грузового терминала и перрона аэропорт сможет обслуживать одновременно до четырех крупных грузовых воздушных судов типа Boeing–747 или до шести среднеразмерных транспортных самолетов. Это выводит логистические мощности аэропорта Жуковский на новый уровень: текущая инфраструктура позволит обрабатывать до 100 тысяч тонн грузов в год. При этом уже есть план, как увеличить данный показатель вдвое – до 200 тыс. тонн. Таким образом, Жуковский становится одним из крупнейших хабов Подмоскovie, а его территориальное расположение позволит повысить скорость обработки и доставки грузов до заказчика. Старт полноценной работы



логистического комплекса Жуковского – значимое событие не только для аэропорта, но и для Московской области. Это обеспечит приток инвестиций и создание новых рабочих мест в южном и юго-восточном районах Подмосковья», – отметил глава Ростеха Сергей Чemezov.

<http://transportrussia.ru/item/5671-realizovan-investproekt.html>

### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2020.17.07; ДЕРЗАЙТЕ, МОЛОДЫЕ! В РОССИИ ПРОШЕЛ ЕДИНЫЙ ВЫПУСКНОЙ ТРАНСПОРТНЫХ ВУЗОВ**

Мероприятие транслировалось на официальном YouTube-канале **Минтранса России**. С приветственным словом к выпускникам 2020 года обратились **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**, генеральный директор – председатель правления ОАО «Российские железные дороги» Олег Белозеров, генеральный директор – председатель правления ПАО «Аэрофлот» Виталий Савельев, руководитель ПАО «Совкомфлот» Игорь Тонковидов, представители подведомственных **Минтрансу** агентств и ректоры транспортных вузов.

В онлайн-выпускном приняли участие выпускники и представители профессорско-преподавательского состава транспортных вузов Дальневосточного государственного университета путей сообщения, Иркутского государственного университета путей сообщения, Сибирского государственного университета водного транспорта, Сибирского государственного университета путей сообщения, Омского государственного университета путей сообщения, Уральского государственного университета путей сообщения, Самарского государственного университета путей сообщения, Ульяновского института гражданской авиации имени Главного маршала авиации Б.П. Бугаева, Волжского государственного университета водного транспорта, Ростовского государственного университета путей сообщения, Государственного морского университета имени адмирала Федора Федоровича Ушакова, Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации, Государственного университета морского и речного флота имени адмирала Степана Осиповича Макарова, Московского государственного технического университета гражданской авиации, **Российского университета транспорта**.

«Сегодня вы вливаетесь в нашу большую транспортную семью. Она состоит из более чем двух миллионов специалистов. И вы теперь становитесь равноправными участниками амбициозных и масштабных проектов, которые реализуются сегодня в транспортной отрасли России», – сказал **Евгений Дитрих**, обращаясь к вчерашним студентам.

Министр подчеркнул, что работа на транспорте предъявляет к человеку повышенные требования. И она невозможна без чувства ответственности за жизни людей и сохранность грузов, без дисциплины и точности соблюдения расписания и технических регламентов.

«Наша отрасль меняется на глазах. Внедряются новые технологические, информационные и организационные решения. По ряду направлений мы являемся примером и лидером изменений для всей экономики страны. Рассчитываем, что ваш приход в отрасль позволит реализовать новые прорывные проекты в области интеллектуальных транспортных систем, логистики, использования математического моделирования транспортных процессов», – добавил он.

В свою очередь Олег Белозеров отметил, что пандемия стала не только проверкой на прочность всей системы образования, но и драйвером перемен. Дистанционные технологии трансформируют многие сферы жизни. Нестандартные условия показали, что транспортные коллективы готовы справляться с любыми вызовами.

«Свыше 8 тыс. квалифицированных выпускников ежегодно вливаются в ОАО «РЖД». Вы – наш важнейший стратегический актив и залог процветания компании. Именно вы будете определять облик высокотехнологичной устремленной в будущее транспортной системы страны», – сказал он.

По словам Игоря Тонковидова, развитие транспортной инфраструктуры – один из ключевых факторов развития экономики страны, а российский транспорт – неотъемлемая часть международной логистической системы. Ежегодно офицерский состав Совкомфлота пополняют выпускники Санкт–Петербурга, Владивостока и Новороссийска.

«Завершился первый и важный этап вашего профессионального становления. Молодые кадры вносят большой вклад в решение больших амбициозных задач. Благодаря поддержке государства и с вашей помощью в непростых условиях пандемии мы просто обязаны выйти на траекторию роста», – сказал Виталий Савельев.

Во время прямых включений состоялись вручения дипломов и знаков отличия за успехи в освоении транспортных специальностей.

Завершилось мероприятие единым праздничным концертом.

<http://transportrussia.ru/item/5672-derzajte-molodye.html>

### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; ШАМИЛЬ БАЙБЕКОВ; 2020.17.07; АВИАПЕРЕВОЗКИ ВОССТАНАВЛИВАЮТСЯ; НО ЭКОНОМИКУ ОТРАСЛИ ЕЩЕ БУДЕТ ЛИХОРАДИТЬ**

О текущем этапе развития авиаперевозок, отраслевых прогнозах, особенностях управления парком воздушных судов и персоналом, о том, какие антикризисные меры принимает гражданская авиация, рассуждает в беседе с корреспондентом «ТР» **руководитель Центра стратегических разработок в гражданской авиации (ЦСР ГА) Антон Корень.**

– Ожидается ли восстановление рынка авиаперевозок на внутренних и международных авиалиниях в ближайшее время?

– Ситуация будет во многом зависеть от дальнейшего развития эпидемиологической обстановки. Если наметившийся в середине июня тренд на сокращение количества вновь заболевших COVID–19 сохранится и нам удастся избежать второй волны эпидемии, внутренние перевозки восстановятся до уровня 2019 года достаточно быстро – уже к октябрю–ноябрю 2020 года пассажиропоток вырастет до прошлогодних значений. Это в части ВВЛ. Согласно опубликованному расписанию на оставшуюся часть 2020 года на линиях внутри России отечественные авиакомпании уже выставили провозные емкости, в среднем на 15% превышающие уровень 2019 года.

Прогнозировать график восстановления международных перевозок сложнее, так как помимо развития внутренней эпидемиологической обстановки и графика снятия ограничительных мер на выполнение рейсов в Россию на ситуацию будет влиять политика других государств, также введших запреты на выполнение международных рейсов в пункты своих стран.

– Какие прогнозы ЦСР ГА как экспертная организация может дать по восстановлению международного трафика?

– Разрабатываются несколько сценариев прогноза. Наиболее вероятный сценарий зависит от развития эпидемиологической ситуации в каждом отдельном регионе и соответствующих решений по каждому отдельному региону в части снятия административных барьеров, и эти решения пока не приняты. На МВЛ, например, европейские страны с июня начинают открывать границы для иностранцев, но пока это касается преимущественно граждан ЕС. Тем не менее и количество рейсов за пределы региона также растет.

Мы ожидаем, что при снятии административного барьера на выполнение международных рейсов в Россию в июле–августе 2020 года восстановление до докризисных уровней займет от 6 до 10 месяцев. В целом мировая авиационная отрасль восстанавливается достаточно обнадеживающими темпами. Например, сейчас мировые авиаперевозки по количеству рейсов показывают снижение на 35% с докризисного уровня. В то же время существенно снизился коэффициент пассажирской загрузки, а по пассажирам

наблюдается еще большее снижение. В России сложная ситуация, по предварительным данным **Росавиации**, на начало прошлого месяца уровень снижения пассажиропотока превышал 93%.

– В очередной раз внутреннее авиасообщение выступает стабилизирующим фактором. Между тем в некризисных условиях международные направления доминируют над внутренними. Скажите, только ли желание заработать валюту для расчетов по лизинговым платежам определяет эту закономерность?

– При стабильных условиях функционирования отрасли и экономики в целом в нашей стране закономерно растет спрос на международные перелеты, доля МВЛ хоть и снижается, но остается высокой. Это обусловлено, прежде всего, географическими особенностями нашей страны и расположением ближайших курортов для большей части населения именно в зарубежных странах, ведь туризм является основным драйвером развития международных авиаперевозок.

Конечно, доля МВЛ снижается в последние годы, но у нас не так развит внутренний туризм и невысок платежеспособный спрос населения для динамичного развития сегмента ВВЛ. Часто ставятся в пример США, где доля внутренних перевозок высока. Это также во многом объясняется географическими особенностями страны. В то же время есть государства с небольшой территорией, где вообще нет внутренних магистральных рейсов, и в них авиакомпании как раз больше всего пострадали от сокращения или полной остановки международных рейсов.

– Сокращают ли авиакомпании парк самолетов из-за влияния COVID-19?

– Определенно, любой кризис заставляет авиакомпании искать пути повышения эффективности своей деятельности. Одним из очевидных путей является оптимизация парка воздушных судов: отказ от менее эффективных и устаревших типов авиационной техники и дальнейшее развитие за счет новых, более экономичных типов. Например, немецкая Lufthansa досрочно выводит из эксплуатации часть самолетов Airbus A380, Airbus A340 и Boeing 747–400. Американская Delta полностью завершила использование устаревших MD–80.

Что касается российских авиакомпаний, то пока о крупных проектах реструктуризации парка перевозчики не заявляли. Мы полагаем, что это связано как с достаточно жесткими условиями договоров с лизинговыми компаниями, так и с верой в способность российского авиационного рынка быстро восстанавливаться после кризисов.

– Расскажите о том, о чем сейчас мало кто говорит: о людях. Имеются ли сведения от авиакомпаний о сокращениях пилотов и других членов экипажей?

– Большинство авиакомпаний в текущей ситуации заняло выжидательную позицию в целях определения темпов восстановительного роста. Накопленные летным составом и членами кабинного экипажа отпуска за предыдущие периоды позволяют найти разумный баланс интересов между временным сокращением заработной платы, оплачиваемыми отпусками и отпусками без сохранения заработной платы.

Дополнительным фактором, подтверждающим данный вывод, является анализ парков воздушных судов авиакомпаний, который показывает отсутствие массового вывода ВС из авиакомпаний. Предприятия сохранили производственные мощности, для обслуживания которых требуется квалифицированный персонал в период восстановительного роста.

– Предполагается ли избыток пилотов и других членов экипажей воздушных судов ГА на период восстановления пассажиропотока?

– По оценкам ЦСР ГА, с учетом планового восстановления спроса на авиаперевозки в обозримой перспективе, избыток пилотов и других членов экипажей возможен, но у авиакомпаний существуют методы управления данной ситуацией. С учетом принимаемых компаниями мероприятий не предполагается избытка пилотов и других членов экипажей воздушных судов ГА на период восстановления пассажиропотока. Действующие

механизмы регулирования труда позволяют эффективно распределять нагрузку между летным составом.

Может наблюдаться снижение персональных доходов, но с учетом общей ситуации по занятости на территории Российской Федерации массовый уход авиационного летного персонала из-за временного снижения дохода маловероятен.

– Предстоят ли изменения, связанные с количеством принимаемых в отраслевые вузы ГА студентов, если да, то какие?

– Изменений, связанных с количеством принимаемых в отраслевые вузы ГА студентов, не предвидится. Анализ предыдущих падений пассажирооборота, связанных с эпидемиологическими факторами, показывает, что отрасль достаточно быстро восстанавливается до прежних значений с существенными темпами роста. Через 2 года мы снова сможем наблюдать дефицит пилотов, и снижение уровня подготовки с учетом прогнозного развития отрасли необосновано.

– Если сокращений по приему в отраслевые вузы ГА не предусматривается, прогнозируется ли избыток кадров на ближайшую и среднесрочную перспективы?

– Избыток кадров на ближайшую и среднесрочную перспективы не прогнозируется с учетом следующих факторов:

– реализация Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры предусматривает существенное развитие аэропортов, что создает возможности для создания новых рабочих мест;

– значительная доля возрастного персонала в региональных авиакомпаниях и аэропортах, что создает необходимость в обучении новых кадров;

– темпы роста гражданской авиации в Российской Федерации до пандемии превышали общемировые. Снижение объемов перевозок по отношению к другим странам, принятые антикризисные меры показали устойчивость отечественной системы гражданской авиации к кризисным явлениям;

– существует ряд мер, создающих устойчивые условия функционирования гражданской авиации в нашей стране, а именно реализация программ субсидирования перевозок; наличие государственных гарантий проезда для лиц, проживающих в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях; наличие государственных гарантий проезда для военнослужащих и представителей силовых ведомств; наличие государственных гарантий проезда для социально незащищенных слоев населения (для отдельных категорий по линии ПФР и ФСС);

– развитие программ внутреннего туризма позволяет рассчитывать, что авиакомпании будут обеспечены пассажирами в достаточной мере, потребуются и парк, и летный состав. Органический спрос на авиаперевозки и дополнительные меры стимулирования обеспечат устойчивое развитие отрасли.

– Какова ситуация с выпускниками отраслевых вузов ГА в нынешнем году и на среднесрочную перспективу?

– Возможно кратковременное негативное влияние кризисных явлений на трудоустройство выпускников отраслевых вузов ГА в текущем году, которое может быть преодолено совместной работой отраслевого сообщества и желанием выпускников трудоустроиться.

Стремление к трудоустройству только в пределах МАУ и городов-миллионников не говорит о том, что в региональных аэропортах и авиакомпаниях исчез дефицит выпускников.

Отмечаем, что опыт последовательной реализации программ «Земский доктор» и «Земский учитель» может быть распространен на гражданскую авиацию, где требуется привлечение в регионы высококвалифицированных специалистов летных профессий и другого авиационного персонала.

– Как вы оцениваете тот опыт, который накоплен авиационной отраслью за последние месяцы?

– Такой вид кризиса авиационная отрасль переживает впервые. Прежде всего, этот кризис научил отрасль эффективному планированию ресурсов и необходимости финансовых резервов. История предыдущих кризисов, связанных с террористическими атаками 9/11 в 2001 году, эпидемией SARS в 2003 году, мировым финансовым кризисом в 2008–2009 годах, показывает, что в наиболее выгодном положении каждый раз оказывались лоукост-перевозчики, имеющие более высокую маржинальность бизнеса и способные с наименьшими потерями проходить периоды низкого спроса.

Это подтверждается и текущим кризисом: в то время как традиционные авиакомпании Lufthansa и AirFrance–KLM требуют от правительств своих стран по 10 млрд евро в качестве государственной поддержки, лоукостер Ryanair выступает за равные права для всех авиакомпаний и намеревается обжаловать предоставление государственной помощи своим конкурентам.

Очевидно, что при выходе из кризиса, вызванного COVID-19, тренд к лоукостизации отрасли, более активному развитию гибридных бизнес-моделей авиакомпаний только усилится. В комплексе со все большим развитием цифровых технологий это может привести и к ускорению процесса консолидации отрасли, уходу с рынка неэффективных независимых авиакомпаний и формированию мега-альянсов.

– Ожидать ли нам улучшения экономической ситуации в отрасли после окончания пандемии?

– Важно отметить, что основные игроки отрасли – авиакомпании, переориентировав парк на внутренние авиалинии, которые не отличаются высокой доходностью, после восстановления рынка создадут избыток емкостей на ВВЛ, и это в свою очередь приведет к повышению и без того жесткой конкурентной борьбы за пассажира, а также к снижению доходности, что неизбежно отразится на финансовом состоянии авиаперевозчиков и по цепочке на аэропортах и других участниках отрасли.

Необходимо понимать, что отрасль минимум в ближайшие 2 года не будет наблюдать улучшение финансово-экономической ситуации. В таких условиях целесообразно заранее предусмотреть бюджетные средства на субсидирование, чтобы избежать череды банкротств.

<http://transportrussia.ru/item/5673-aviaperevozki-vosstanavlivayutsya.html>

### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; ИРИНА ПОЛЯКОВА; 2020.17.07; ЭФФЕКТ СО ЗНАКОМ «МИНУС»; КАК ГРУЗОВАЯ БАЗА ВЛИЯЕТ НА РАБОТУ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА**

Как быстро сможет восстановиться работа транспорта после острой фазы пандемии, во многом будет зависеть от параметров его грузовой базы. Анализ ее состояния и перспективы развития необходимы для оценки реальных возможностей транспорта и по возвращению к прежним показателям, и по их увеличению. Вот и попытаемся это сделать. Остановимся на основной номенклатуре грузов коммерческого транспорта, в первую очередь железнодорожного, на который, как известно, приходятся основные перевозки.

#### **Лесные грузы**

С начала 2020 года лесопромышленная отрасль столкнулась со значительными потерями. Они были обусловлены несколькими причинами: обвалом цен на древесину на мировых рынках, введением новых фитосанитарных требований и закрытием границ с крупнейшим потребителем российского леса – Китаем. К чему это привело и каких последствий ждать в будущем?

Начнем, как водится, с анализа положения дел при транспортировке «зеленого» богатства. Вот что показала детализация железнодорожных перевозок лесных грузов ОАО «РЖД». В прошлом году погрузка на экспорт снизилась на 12,2% в том числе из-за действия повышенных ставок вывозных таможенных пошлин на отдельные товарные позиции лесных грузов, а также неблагоприятных погодных условий в Иркутской области в июне –



сентябре 2019 года (паводки и лесные пожары). Снизились поставки лесных грузов с предприятий, расположенных в регионе (на Иркутскую область приходится порядка 20% доли экспортных поставок лесоматериалов из страны). На Китай и Финляндию приходится около 95% физического объема российского экспорта лесоматериалов, из них две трети приходится на КНР и почти треть на Финляндию). Так что экспорт просел и достаточно сильно.

Негативная тенденция продолжилась и в 2020: погрузка на экспорт в январе 2020 года снизилась на 23% из-за повышения с 1 января текущего года ставок вывозных таможенных пошлин (с 40% до 60%) на экспорт круглого леса дальневосточных пород вне квоты.

По данным ОАО «РЖД», в феврале 2020 года Восточно-Сибирской железной дорогой погружено 969 тыс. тонн лесных грузов (-28,9% к февралю прошлого года), а Дальневосточной железной дорогой – 464,4 тыс. тонн (-34,3%). При этом на всей сети РЖД погрузка продукции лесопромышленного комплекса (ЛПК) сократилась на 7,4% и составила 6,5 млн тонн.

Вспышка коронавирусной инфекции в Китае, на этой мировой фабрике всевозможных товаров, спровоцировала резкий спад производства, из-за которого снизился спрос на древесину, по оценкам специалистов, на 20–50%. Упала и цена – с 200 долл. за кубометр до 122 долл. Срываются контракты и на будущие поставки, т.к. деловые визиты отменены из-за пока еще неясной эпидемиологической обстановки.

Снижение цен и спроса – не единственная беда, постигшая лесопромышленников. Закрытие пунктов пропусков на границе с КНР в конце января и введение новых фитосанитарных норм также негативно сказалось на отрасли. Согласно новым фитосанитарным нормам необходимо проводить фумигацию – обработку коры дерева специальными газами с целью обеззараживания. Проводится процедура при температуре не ниже 15 градусов по Цельсию, что трудно выполнить зимой в период заготовки. Помимо хвойных пород ограничения касаются берез, осин и тополей.

Почти 80% продукции ЛПК Приморья, например, уходит на экспорт. Поэтому для края этот запрет означает огромные убытки и потерю работы для тысяч людей. Такие фитосанитарные требования сейчас выполнить трудно, особенно для небольших лесопилок, расположенных в глуши.

Специалисты считают, что заминка с выдачей фитосанитарных сертификатов – ответная мера китайских властей, связанная с ужесточением требований ввоза овощей, которое привело минувшей зимой к дефициту и значительному удорожанию овощей и фруктов на Дальнем Востоке. Вы спросите: «Где лес, а где фрукты и овощи?» Но, к сожалению, так часто бывает, когда политика вмешивается в экономику.

Еще одной причиной снижения экспорта леса стали решения Правительства РФ, направленные на повышение степени переработки древесины, одним из которых стало повышение пошлин на экспорт круглого леса.

В 2017 году Правительство РФ уже ввело квотирование и установило пошлины на экспорт круглых лесоматериалов аянской ели, белокорой пихты и даурской лиственницы, преимущественно произрастающих на Дальнем Востоке. В 2018 году пошлина составляла 25%, в 2019 году – 60%, в 2021 году достигнет 80%.

Из-за этой меры только по ДФО в 2019 году объем экспорта леса и лесоматериалов упал на 27,8% (5,15 млн куб. м). Ассоциация «Дальэкспорт» обратилась в правительство с просьбой ввести мораторий на повышение экспортной пошлины на необработанный лес и уменьшить пошлины на вывоз необработанного леса до 6,5%.

По мнению заместителя генерального директора Приморсклеспрома, одной из крупнейших компаний лесной отрасли Приморья, Виктора Медведя, снижение пошлины позволит предприятиям перейти на полную переработку древесины.

Мотивация у переработчиков следующая: тем, кто еще не дошел до полной переработки, это даст время и деньги, чтобы перевооружиться и перейти на стопроцентную переработку за счет того, что они не будут платить такую большую таможенную пошлину.

Никто не будет спорить, что нужно развивать глубокую переработку леса на территории России. К тому же существует льготная пошлина на вывоз кругляка, если предприятие достигло определенного уровня переработки. Словом, тенденция правильная. Но есть места, где вести такую деятельность трудно. Это касается небольших лесопилок, находящихся в глуши.

А у Минпромторга РФ свои аргументы. В ведомстве уже отметили, что в результате принимаемых мер за 2019 год только в ДФО на 13,2% увеличилось производство пиломатериалов, на 31,7% – фанеры, на 25,4% – бумаги и картона, на 10,8% – целлюлозы, на 7,3% – мебели. Увеличился в прошлом году и экспорт пиломатериалов с территории Дальнего Востока – на 0,7%, топливных гранул – на 18,1%, экспорт мебели вырос в 2,5 раза, начались поставки за рубеж древесноволокнистых плит.

Подводя итог, можно сказать, что лесопромышленность – это отрасль, которая имела определенные проблемы еще задолго до коронавируса, на который сейчас принято списывать все огрехи. Сейчас предприятия ЛПК столкнулись с двумя вызовами. Отрасль нуждается в модернизации. Уже давно назрела необходимость в наращивании объемов деревообработки, и в этом будущее. Регуляция также является серьезным вызовом. Об отсутствии контроля в лесопромышленности заявляют многие политики, пытающиеся заставить перейти отрасль на рельсы модернизации. Это займет много времени, и не все участники рынка выдержат. А спрос на древесину точно не будет расти в обозримом будущем. О необходимости изменений недавно говорил и премьер-министр **Михаил Мишустин**. Он заявил, что принятая в 2018 году Стратегия развития лесной отрасли до 2030 года в недостаточной степени учитывает все ее особенности: необходимо возвращать лесную промышленность в легальное поле, переосмыслить систему учета, создавать фискальную систему.

Проблемы, с которыми столкнулся рынок ЛПК, могут и должны заставить транспортную отрасль быстро перестроиться: наладить новые логистические цепочки, построить мощности для переработки древесины и загрузить себя работой. Нынешнее сокращение отгрузки – прекрасная возможность для такой перестройки. Можно, например, заняться обеспечением для грузовладельцев условий работы с контейнерами. Перевозка пиломатериалов в контейнерах растет во всем мире, у нас тоже есть на это спрос. Возможно, груз, «упакованный» в контейнер, будет востребован у новых покупателей, которые ранее не брали продукцию, загруженную на платформы или в крытые вагоны. Ставка на фитинговые платформы сейчас находится на максимально низком за последние 1,5 года уровне – 1650 руб. в сутки.

Вместе с тем в январе-феврале текущего года перевозки лесных грузов в контейнерах по сети ОАО «РЖД» выросли на 7,9% (по сравнению с аналогичным периодом прошлого года) и составили 78,5 тыс. ДФЭ.

Контейнерные перевозки сейчас находятся на подъеме за счет государственного субсидирования. Это позволяет снизить затраты на перевозку некоторых номенклатур, в том числе пиломатериалов. Для специализированного парка (лесовозов) необходима определенная логистика, а, например, в направлении Китая ее нет, и лесовозом ничего не повезешь. В свою очередь, контейнеры являются основным средством для перевозок как из России в Китай, так и в обратном направлении. Наиболее перспективным и быстрорастущим сектором лесной отрасли, помимо производства пиломатериалов и древесных гранул из круглого леса, останется производство мебели и мебельных комплектующих. С развитием транспортной инфраструктуры и логистики и в условиях стабильного рубля производство и экспорт мебели из России в Европу или даже в Китай и

США становится главным направлением развития и роста ЛПК. Объем производства мебели в России до 2025 года будет расти в среднем не менее чем на 7–8% в год. Такая перспектива вполне реальна с учетом того, что скачкообразный прирост производства мебели в 2018–м составил 24–27%.

Таким образом, транспорт имеет возможность оперативно откликнуться на изменения, происходящие в лесопромышленном комплексе.

«Неломовые» цены

А как обстоят дела с таким элементом грузовой базы, как лом черных металлов? Их перевозят по железной дороге не так уж мало – только за январь–февраль 2020 года по железным дорогам было перевезено 1,81 млн тонн лома. Казалось бы, что может случиться с таким стабильным элементом грузовой базы, как лом? Оказывается, может.

В 2019 году цена на металлопродукцию в России снизилась минимум на 1300–1500 руб. за тонну, упал и спрос на нее. В конце лета значительная часть металлургических заводов РФ применила в отношении лома черных металлов стоп–отгрузку, что говорит о создании зимних запасов лома и отсутствии дефицита металлолома на рынке. В сентябре в ряде регионов цена на лом «на земле» практически достигла ценового дна – 10 000–11 000 руб. за тонну. Ломозаготовители вынуждены работать без рентабельности, чтобы закрыть обязательства по действующим контрактам на поставку.

Кроме того, с 1 сентября 2019 года в России специальное регулирование в отношении экспорта лома черных металлов усугубило и без того неблагоприятную ситуацию внешнеторговой деятельности и ломозаготовки в стране. Основная цель введения данной меры – влияние на ценообразование. Но, как это часто бывает, вступление в силу постановления Правительства РФ о квотировании экспорта лома затормозилось, участникам внешнеэкономической деятельности начали выдавать лицензии лишь спустя месяц. Таким образом, экспорт был заморожен и заготовка лома в условиях неопределенности, соответственно, тоже.

Как следствие, совокупный экспорт снизится на 25,9% (заметим, что это без учета коронавирусного фактора).

Динамика мировых рынков металлопродукции и так отрицательная. Следовательно, спрос на российские полуфабрикаты и металлопрокат на внешнем рынке будет снижаться, что в совокупности со слабым спросом внутри России приведет к сокращению металлургического производства и ломозаготовки. Торговая война США с Турцией привела к дальнейшему спаду спроса на российский лом со стороны крупнейшего импортера.

Специалисты предупреждали, что введение квотирования не повлияет на снижение цен на металлолом на внутреннем рынке, это следствие международных тенденций. Однако ощутимый вред объемам ломозаготовки уже нанесен. Восстановления рынка в ближайшее время эксперты не ожидают. Мировой ломосбор приспосабливается к новым условиям, в том числе ценовым.

Между тем экспорт лома оказывает положительное влияние на международный торговый баланс России. С 2000 года экспорт вторичных металлов составлял не более 10–14% от объема внутренней заготовки, но обеспечил больше 20 млрд долл. выручки. Его экспорт содействовал устойчивости и балансу на внутреннем рынке, давая финансовую поддержку в периоды спада спроса и платежеспособности у отечественных потребителей. Вот вам и незаметный лом.

Самый важный и проблемный

Уголь – не только важная составляющая грузовой базы железных дорог, но и проблемная. Проблемы с его вывозом были всегда. И по большей части они связаны с ограничениями приема угля либо в портах, либо на погранпереходах, прежде всего со стороны Китая. И это при постоянном росте запроса на перевозку угля. Так, по совсем свежей информации, которая была озвучена на совещании у **министра транспорта РФ Евгения Дитриха** по

вывозу угольной продукции из Кузбасса, погрузка угля на Гродеково (Приморский край) в мае сократилась на 56%. На приграничных станциях в ожидании пропуска простаивают 29 поездов, говорилось в сообщении **Минтранса России**. Снизилась отправка на передаточные станции Камышовая (Приморье) и Забайкальск – на 39,6% и 56,4% соответственно.

Но проблемы имеются не только на восточном направлении. ОАО «РЖД» предлагает **Министерству транспорта РФ** изменить прогнозные параметры вывоза грузов в западном направлении, если угольщики Кузбасса не будут предоставлять для транспортировки оговоренные объемы.

Согласно сообщению **Минтранса**, в январе – мае 2020 года отправка угля в северо-западном направлении была на 5% ниже параметров, предусмотренных договором РЖД и властями Кемеровской области, в южном – на 8,7% выше (для потребителей внутри страны – меньше на 4,1% и 8,2% соответственно).

В целом за 5 месяцев 2020 года грузоотправители региона отгрузили 85,6 млн тонн этой продукции, что на 10,3% меньше, чем за тот же период 2019-го, при этом погрузка на экспорт снизилась почти на 15%.

Зафиксированные в соглашениях объемы должны, безусловно, выполняться, необходимо также восстанавливать перевозки в направлении северо-запада, так как от них по новой методике пропуска грузов (работает с августа) зависят согласованные объемы перевозок на восток.

Менеджмент холдинга ставит вопрос достаточно жестко: если нет дополнительных гарантий от угольщиков, то придется рассматривать иные грузовые потоки по западному направлению.

Как сообщалось ранее, в марте РЖД и Кузбасс договорились, что в 2020 году угольщики региона предъявят к перевозке, а монополия обеспечит транспортировку в южном направлении более 21,1 млн тонн, в том числе не менее 9,41 млн тонн – на экспорт в порты Азово-Черноморского бассейна и 11,73 млн тонн – во внутрироссийском сообщении. Еще 64 млн тонн кузбасского угля стороны выразили готовность отправлять в северо-западном направлении, в том числе 50,35 млн тонн – в российские порты северо-запада, 13,6 млн тонн – во внутрироссийском сообщении.

До этого было подписано аналогичное соглашение, закрепляющее договоренность о перевозках из Кузбасса в восточном направлении в 2020 году не менее 53 млн тонн каменного угля на экспорт и до 3,55 млн – во внутрироссийском сообщении. В восточном направлении за 5 месяцев 2020 года параметры соглашения выполнены как на экспорт, так и для потребителей внутри страны.

Однако в мае выросло число отказов от перевозок в направлении Восточного полигона. В первую очередь – в направлении портов Дальнего Востока, что, по словам грузоотправителей, связано со снижением цен на уголь.

Руководство холдинга считает невозможным увеличение скидок на перевозку в западном направлении, так как российские железные дороги уже приняли максимально возможные тарифные преференции, предоставив дисконт на транспортировку угля в порты юга и северо-запада РФ, что дало прирост погрузки на 13,5% и 7,5% соответственно по отношению к периоду до введения понижающего коэффициента.

С начала 2020 года ставка аренды полувагона снизилась на 32%, и сегодня уже имеются предложения на рынке по предоставлению вагона за 600 руб. в сутки. Парк недозагружен: количество порожних полувагонов выросло на 20,5% по сравнению с тем же периодом 2019 года, в направлении Западно-Сибирской железной дороги (обслуживает Кузбасс) готово под погрузку 1222 состава. При этом базовые тарифы на перевалку угля в портах РФ находятся на уровне того же периода 2019 года, что с учетом изменения курса валют дает снижение затрат на перевалку на 10,8%.

Таким образом, железные дороги предоставляют скидки и теряют объемы перевозок из-за падения цен на уголь, т.е. теряют дважды.

Строительные грузы

Что же касается строительных грузов, таких как песок, щебень, то, как известно, это по определению речные грузы. Естественно, там, где возможно. Но объемы грузоперевозок на реке падают, грузы с реки уходят на автомобильный транспорт, на железную дорогу. Речные перевозки, будучи долгое время в тени более прибыльных морских, были обделены вниманием со стороны государства, не получали достаточной финансовой помощи. Но если с государственной поддержкой в последнее время положение улучшается, то погодный фактор, к сожалению, сводит все усилия на нет. Малоснежные, а то и вовсе бесснежные зимы – достаточно частое явление в последнее время. Вот и в этом году в бассейнах рек европейской части, по данным Росводресурсов, ожидается самая низкая межень – на уровне 1972 года. Так, по известному лимитирующему Городецкому участку прогнозируется, что до конца навигации возможен проход судов с осадкой 3 м в течение трех часов в сутки (!). Согласитесь, что требовать исполнения договоров поставок того же щебня или камня при перевозке их по реке достаточно проблематично. Вот и перетекают строительные грузы на железные и автомобильные дороги. Да, их доставка становится дороже, но зато надежнее.

\* \* \*

Как показал обзор отдельных элементов грузовой базы, ее проблемы, как правило, накапливались годами и носят хронический характер. А ограничения, связанные с коронавирусом, лишь усилили их. Ну а транспорт, согласно известному эффекту мультипликации, несет потери. Ведь мультипликационный эффект может быть не только со знаком «плюс».

<http://transportrussia.ru/item/5674-effekt-so-znakom-minus.html>

### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; ИРИНА ПОЛЯКОВА; 2020.17.07; СТРАТЕГИЯ ОБНОВЛЕНИЯ ОПРЕДЕЛЕНА ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ**

Транспорт, будь-то грузовой или пассажирский, вторичен по отношению к заказчикам его услуг. В зависимости от их потребностей транспорт должен предоставить не только услугу заданного объема и качества, но и соответствующий подвижной состав. Пассажиры могут выбирать не только вид транспорта (железнодорожный, автомобильный, воздушный, морской и речной), но и уровень предоставления услуг на каждом из них. Что касается грузового транспорта, то его услугами пользуется весь сектор реальной экономики – промышленность, строительство, добыча полезных ископаемых, сельское хозяйство, торговля. И у каждого из этих направлений свои требования как к организации перевозочного процесса, так и к подвижному составу.

Казалось бы, все сказанное очевидно: спрос со стороны потребителей должен определять предложение, то есть заказ для предприятий транспортного машиностроения. Но для реализации этого рыночного закона на практике необходим соответствующий общий документ, в рамках которого объединились бы интересы производителей транспортной техники и тех, кто в ней нуждается. Причем документ должен быть подкреплен финансово, поскольку речь идет о немалых средствах. В этой связи понятен интерес транспортников к Стратегии развития обрабатывающей промышленности РФ до 2024 года и на период до 2035 года.

В этом сводном межотраслевом (именно межотраслевом) документе, утвержденном **Председателем Правительства РФ** 6 июня этого года, одним из приоритетов стратегии определено обновление подвижного состава.

Правительство РФ определило в качестве приоритетных направлений развития транспортного машиностроения модернизацию, техническое переоснащение и обновление



подвижного состава всех видов транспорта пассажирского и грузового назначения преимущественно за счет техники отечественного производства.

Также в число приоритетных направлений развития транспортного машиностроения вошли стимулирование разработки и производства инновационного подвижного состава нового поколения для обеспечения развития высокоскоростного и тяжеловесного движения, внедрение интеллектуальных систем при эксплуатации грузового подвижного состава («умный вагон»).

Стратегия предусматривает выпуск к 2035 году не менее 4520 грузовых электровозов, 1085 пассажирских электровозов, 2400 грузовых тепловозов, 220 пассажирских тепловозов, 2405 маневровых тепловозов, 874 магистральных газотурбовозов, 874 маневровых газотепловозов, 6650 единиц моторвагонного подвижного состава, 5850 пассажирских вагонов и 650 тыс. грузовых вагонов.

Таким образом, стратегией предусмотрено производство в среднем 40,6 тыс. грузовых вагонов в год (с учетом 2020 года). В настоящее время в России наблюдается профицит грузовых вагонов в размере 18%. Всего на сети, по данным Центральной дирекции управления движением ОАО «Российские железные дороги», находится более 1182,6 тыс. вагонов. По итогам 2019 года в стране был установлен рекорд объема производства грузовых вагонов – 79,6 тыс. штук (по данным Росстата).

Согласно стратегии ключевыми целями развития транспортного машиностроения являются обеспечение динамичного развития отрасли благодаря поддержанию доли российских производителей на внутреннем рынке на уровне 92%, обеспечение объемов экспортных поставок на уровне 22% и количества работников, занятых в производстве нового подвижного состава, на уровне 93 тыс. человек к 2035 году.

В свою очередь специалисты ИПЕМ рассчитали финансовые показатели, соответствующие заложенным в Сводной стратегии развития обрабатывающей промышленности натуральным объемам производства железнодорожного подвижного состава. По расчетам стратегия предполагает суммарный объем производства предприятий транспортного машиностроения за 2020–2035 годы на сумму более 4,9 трлн руб.

По оценкам ИПЕМ, достижение представленных в документе целевых показателей по выпуску ряда видов подвижного состава до 2035 года потребует в среднем 306 млрд руб. в год в ценах 2020 года. Среди заложенных в стратегии целевых показателей наибольшие доли составят производство грузовых вагонов (2,15 трлн руб., 44%) и электровозов (1 трлн руб., 20%). В стратегии также заложен выпуск в 2020–2035 годах локомотивов на газомоторном топливе, стоимость которых оценивается свыше 240 млрд руб.

По мнению заместителя генерального директора ИПЕМ Владимира Савчука, заложенные в стратегии планы по выпуску подвижного состава предполагают, что в ближайшие 15 лет Россия будет занимать около 8% мирового рынка производства железнодорожной техники с учетом трамваев, вагонов метро и путевой техники. Основное потребление будет приходиться на внутренний спрос. А фактическая реализация заложенных показателей будет существенно зависеть от развития финансовых инструментов (лизинг и т. д.), мер государственной поддержки и систем сервисного обслуживания, которые должны способствовать повышению экономической привлекательности новой техники с учетом ее жизненного цикла.

Успех намеченной программы развития транспортного машиностроения в сегменте железнодорожной техники будет определяться техническими возможностями отдельных предприятий и их финансовым обеспечением.

Рассмотрим на примере конкретного предприятия, на что рассчитывают сами производители транспортной техники, какие перспективы они видят для себя в этом сегменте.

Так, концерн «Уралвагонзавод», ведущее предприятие, выпускающее продукцию как для оборонно–промышленного комплекса, так и для гражданских отраслей, наращивает объемы гражданской продукции и собирается довести ее долю до 50% до 2025 года. С начала 2020 года в свете известных событий упал спрос на грузовые вагоны, которые выпускает Уралвагонзавод, на четверть от планируемых объемов. И в этих условиях на какие меры поддержки рассчитывает Уралвагонзавод?

Что очень важно, менеджмент предприятия не претендует на господдержку. Поддержать, по его мнению, нужно рынок. Предоставление субсидий на возмещение части затрат на приобретение грузовых вагонов, а также реализация мероприятий по развитию железнодорожной инфраструктуры «Восточного полигона» (модернизация БАМа и Транссиба) существенно подстегнет спрос на грузовые вагоны и тем самым даст возможность дозагрузить вагоностроительные предприятия. Кроме того, поддержать отрасль транспортного машиностроения можно было бы субсидиями, выделяемыми на приобретение инновационного подвижного состава с нагрузкой 25 тонн на ось взамен досрочно списываемого с меньшей нагрузкой – 23,5 тонны на ось.

Повышение спроса на грузовые вагоны возможно при массовом списании вагонов с истекшим сроком службы, которое, по прогнозам, начнется не ранее 2025 года. Наиболее эффективным способом государственной поддержки может стать стимулирование покупательского спроса методом субсидирования, когда будут компенсироваться затраты на приобретение нового подвижного состава с осевой нагрузкой не менее 25 тс в течение трех лет. Основное условие для получения этой льготы – необходимо установить обязательство собственника подвижного состава о досрочном выводе из эксплуатации грузовых вагонов, до истечения срока службы которых осталось три и более лет. Данное условие позволит перераспределить значительный объем списания грузовых вагонов из будущих периодов на текущий, а также снимет риски продолжения перенасыщения сети подвижным составом.

В приоритетах развития транспортного машиностроения, как известно, не только поставки уже имеющихся моделей, но и выпуск новых инновационных видов подвижного состава. Так, среди новых изделий Уралвагонзавода – специализированный подвижной состав, в том числе и тот, что не выпускается отечественными производителями железнодорожных изделий. Так, в 2020 году планируется сертифицировать и поставить на производство грузовой автономный рефрижераторный вагон (АРВ) на инновационных тележках с нагрузкой 25 тс. Первые опытные образцы были изготовлены в конце 2019 года. АРВ оснащен автономными холодильно–отопительными установками (автономность работы до 30 суток), его грузоподъемность – 55 тонн, объем кузова – 158 кубических метров. В конструкции кузова применяется теплоизоляция нового поколения, исключая «утечки холода». Также предусмотрена система телематики. Она позволяет удаленно отслеживать параметры вагона, груза, а также управлять основными функциями холодильно–отопительной установки.

Сложнее обстоит дело с производством трамвайных вагонов. На сегодняшний день мощности завода по производству трамвайных вагонов загружены не на все 100%. Причина – недостаточность, а теперь еще и вызванное коронавирусом ограничение мер государственной поддержки по финансированию платежеспособного спроса на трамвайные вагоны со стороны муниципалитетов – единственных покупателей. И это при том, что трамвайный парк в России изношен на 90%. На сегодня у предприятия есть качественные инновационные продукты в этой отрасли – частично и полностью низкопольные трамваи, которые после успешного прохождения испытаний ожидают покупателей в различных городах России. Надежда на то, что правительство организует платежеспособный спрос на них, тем более что **Президент РФ** поручил подготовить в этом году до 1 августа соответствующую комплексную программу модернизации пассажирского транспорта в городских агломерациях.

И в развитие темы хотелось бы остановиться на производстве подвижного состава для пригородного сообщения. Для сохранения и развития пригородного сообщения в России нужен крупный заказ на обновление парка электричек. Именно спрос на пригородные перевозки должен служить драйвером роста производства подвижного состава, причем производители могут уже предложить инновационные модели.

Так какие требования сегодня предъявляет пассажир к пригородному транспорту, спрос какого качества сегодня сформировался? Весной этого года специалисты ИПЕМ провели на федеральном уровне опрос пользователей пригородного транспорта: собрали мнения более 2 тыс. пассажиров из всех федеральных округов страны. Так, ключевые критерии, которыми руководствуется население при выборе вида транспорта для пригородной поездки, – это время в пути, комфорт транспортного средства и удобство расписания. Критерий стоимости проезда занимает только четвертое место в целом по России. Но даже в разрезе федеральных округов и регионов он не является основным.

Практика во всем мире показывает, что очень сложно развивать агломерации без рельсового транспорта и железнодорожного сообщения между городом и областью, так как автодороги задыхаются в пробках. Качество проезда в электропоездах оценивается пассажирами в целом по России выше, чем в автобусах и маршрутках. Запрос на комфортабельный пригородный транспорт очень высок. При этом современный пассажир обращает внимание на плавность хода, свободу размещения в транспортном средстве, наличие wi-fi, климат-контроль и т. д.

Главное – работа по обновлению пригородного транспорта должна носить долгосрочный характер. Это мировая практика – например, в Германии условия работы перевозчика определяются на десятилетия вперед. Перевозчику понятно, в каких объемах и на каких условиях обновлять подвижной состав, банкам – как кредитовать перевозчика, производителю подвижного состава – какой ему ждать спрос, как организовывать производство и какую позицию занимать в переговорах с поставщиками комплектующих. Скажете, что для России невозможен пока такой горизонт планирования? Московская агломерация показывает обратный пример: между городом, областью и перевозчиком – АО «Центральная ППК» – заключен контракт на 15 лет. Всем все становится ясным и прозрачным, а главный эффект – удовлетворение потребностей пассажиров и повышение их экономической активности.

Конечно, подвижной состав, который способен запустить такие изменения, стоит больших денег. Нужны субсидии, без них цивилизованный общественный транспорт нигде в мире не выживает. В той же Германии государство на федеральном и региональном уровнях компенсирует до 80% стоимости билета для пассажира, в России – только до 50%. Рост субсидирования обязательно подстегнет темпы обновления подвижного состава, а в производстве действует «эффект масштаба»: чем больше заказ, тем меньше удельная стоимость одного изделия. Таким образом, от роста заказов на подвижной состав выигрывают все: пассажиры, бюджеты регионов, российские производители техники, которая становится более конкурентоспособной и может предлагаться на экспорт.

Но субсидии также важно дополнять и другим инструментарием. Так, должна все большее распространение получать практика контрактов жизненного цикла. Благодаря им пригородные компании будут оптимизировать расходы на ремонт и обслуживание подвижного состава, администрирование ремонтного комплекса. В свою очередь производители подвижного состава также будут оптимизировать расходы на обслуживание. Так, АО «Трансмашхолдинг» сегодня активно занимается развитием инструментария предиктивной аналитики: датчики, позволяющие собирать данные о работе подвижного состава и использовать их при организации ремонта, устанавливаются практически на все новые модели. Это в перспективе также даст возможность снижать издержки в производстве и эксплуатации поездов.

Опыт Москвы по метро и трамваям показывает, что в России могут делать рельсовую технику, конкурентоспособную на мировом рынке. Если в качестве образца взять Китай, то там создали большой спрос, заказали подвижной состав, освоили серийное производство. В России есть все возможности пойти по китайскому пути по пригородным поездам. На железных дорогах России сегодня эксплуатируется более 10 тыс. вагонов электропоездов, львиная доля которых нуждается в замене. Таким образом, на среднесрочную перспективу имеются рынки объемом более 150 млрд руб. для производителей подвижного состава и более 70 млрд руб. для комплектаторов.

Все вышесказанное только подтверждает рыночную аксиому – спрос потребителей транспортных услуг рождает, точнее формирует предложение, то есть заказ для производителей транспортной техники.

<http://transportrussia.ru/item/5675-strategiya-obnovleniya.html>

### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; ИВАН ТУШКО; 2020.17.07; ФУНКЦИИ – ОДИНАКОВЫЕ, РАСХОДЫ – ДВОЙНЫЕ; ПОЧЕМУ НИЗОК УРОВЕНЬ ЗАНЯТИЙ ПРИ ПОВЫШЕНИИ КВАЛИФИКАЦИИ**

Как представитель ГУП «Петербургский метрополитен», хочу поделиться своим видением проблематики и назревших изменений в области регламентации деятельности подразделений транспортной безопасности (ПТБ).

По обеспечению устойчивого и безопасного функционирования объектов инфраструктуры внеуличного транспорта метрополитен занимает важное место в системе ТБ страны. После трагических событий, произошедших в Петербургской подземке 3 апреля 2017 года, вопросы осуществления защиты объектов транспортной инфраструктуры и ТС от актов незаконного вмешательства силами аккредитованного ПТБ стали предельно актуальными.

ГУП «Петербургский метрополитен» было аккредитовано **Федеральным агентством железнодорожного транспорта** в качестве ПТБ 6 апреля 2018 года с присвоением порядкового номера свидетельства 000 11.

На этапе подготовки к аккредитации субъект транспортной инфраструктуры (СТИ) руководствуется приказом **Минтранса России № 145** «Об утверждении Порядка аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности и требований к ним», устанавливающим порядок аккредитации, а также рекомендациями Управления транспортной безопасности **Росжелдора**.

В целях аккредитации метрополитен реорганизовал организационно–штатную структуру. В частности, были созданы:

– отдел ТБ, предназначенный для координации деятельности СТИ в части обеспечения ТБ, который находится под непосредственным управлением начальника метрополитена и курирующего заместителя начальника метрополитена;

– подразделение, предназначенное для физической защиты объектов метрополитена и ТС от АНВ. Данное подразделение состоит из Службы транспортной безопасности, включающей в настоящее время 2102 работника, в том числе 1838 инспекторов по станциям и участников групп быстрого реагирования; Службы специальных технических средств (поддерживающей работу инженерно–технических средств обеспечения транспортной безопасности, в частности проводящей мероприятия по их обязательной сертификации), а также административных вспомогательных отделов.

Главным фактором длительности процедуры аккредитации Петербургского метрополитена стало недостаточное количество аттестованных лиц на момент начала подготовки документов (I квартал 2017 года). Компетентным органом в области обеспечения ТБ в форме неофициальной рекомендации был предоставлен расчет количества аттестованных сотрудников для аккредитации юридического лица в качестве ПТБ: 65 аттестованных лиц по четырем различным категориям.

Одним из актуальных вопросов деятельности ПТБ при взаимодействии с надзорными органами и органами прокуратуры является применение работниками специальных средств и физической силы.

В соответствии с Федеральным законом № 16–ФЗ «О транспортной безопасности» уполномоченные работники ПТБ действительно имеют право задерживать для передачи органам внутренних дел или органам федеральной службы безопасности физических лиц, нарушивших требования в области обеспечения ТБ. Однако применение физической силы и специальных средств допускается лишь после прохождения медицинского осмотра и профессиональной подготовки в соответствии с Федеральным законом от 14.04.1999 № 77–ФЗ «О ведомственной охране».

Целесообразно законодательно закрепить требования к количеству аттестованных сотрудников юридического лица при его аккредитации в качестве ПТБ.

Однако механизм аттестации на территории Северо–Западного федерального округа был сформирован в полном объеме лишь ближе к концу 2017 года благодаря появлению аттестующих организаций.

Таким образом, аккредитационные требования были выполнены и сформированы в заявлении на получение свидетельства об аккредитации лишь в I квартале 2018 года.

Как показывает практический опыт, целесообразно закрепить аккредитационные требования к количеству аттестованных лиц в форме изменений к приказу № 145 в форме соответствующего приказа **Росжелдора**.

Важно и то, что на основании п. 6 ст. 12.3 этого закона превышение полномочий при применении физической силы, служебного огнестрельного оружия, боевого ручного стрелкового оружия и специальных средств влечет за собой ответственность в соответствии с законодательством РФ.

Кроме того, согласно п. 9 ст. 12.3 Закона после прохождения данной профессиональной подготовки и получения права на применение физической силы в отношении нарушителей работники ПТБ будут обязаны совершать данные действия лишь в целях защиты ОТИ и ТС от АНВ. Проведение мероприятий по противодействию нарушениям общественного порядка, предполагающих применение физической силы, относится к полномочиям и компетенции сотрудников полиции.

Таким образом, применение физической силы и специальных средств (после прохождения дополнительного обучения) требует крайней обоснованности и дополнительной регламентации законодательства во избежание санкций со стороны надзорных органов и увеличения обращений граждан по поводу превышения полномочий работниками ПТБ.

Отсутствует регламентация других функций и задач работников ГБР помимо задач по реагированию на подготовку совершения или совершение АНВ, осуществляемых крайне редко. А мероприятия по патрулированию, обследованию территории, выявлению подозрительных предметов для ГБР законом не предусмотрены.

Исходя из требований законодательства и производственной необходимости, аттестация сотрудников ПТБ проводится по двум категориям: «Работники ПТБ, осуществляющие досмотр, дополнительный досмотр и повторный досмотр в целях обеспечения ТБ» и «Работники ПТБ, осуществляющие наблюдение и/или собеседование в целях обеспечения ТБ». При этом фактически работники осуществляют одни и те же функции при исполнении должностных обязанностей, а работодатель дважды несет расходы на аттестацию.

Согласно требованиям приказа № 145 в настоящее время не предусмотрено самостоятельное прохождение физическими лицами процедуры аттестации. Данный фактор приводит к необходимости работодателю принимать на работу лицо без аттестации на основании ученического договора (с оплатой), при этом отсутствуют гарантии прохождения аттестации данным лицом. В то время как, например, в частной охранной деятельности физическое лицо может самостоятельно получить необходимую



квалификацию частного охранника и трудоустроиться без рисков для себя и работодателя.

- Квалификационные требования к сотрудникам сил обеспечения транспортной безопасности предусматривают исключительно наличие обучения и аттестации, но не устанавливают требований к уровню образования. При этом в соответствии с требованиями Федерального закона № 273–ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» при прохождении повышения квалификации необходимо наличие образования не ниже среднего специального.

Уровень практических занятий с применением тренажеров (технических средств досмотра) при повышении квалификации в соответствующих специальных учебных центрах можно оценить как низкий. В основном используются программные компьютерные продукты, позволяющие ознакомиться с распространенными теневыми изображениями запрещенных предметов. В результате лица, получившие дополнительное образование, не имеют практических навыков по использованию технических средств досмотра (металлодетекторов, газоанализаторов паров взрывчатых веществ и пр.).

<http://transportrussia.ru/item/5677-funktsii-odinakovye-raskhody-dvojnye.html>

### **КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; ПАВЕЛ ЧЕРНЫШОВ; 2020.17.07; РОССИЯ ВСТАЕТ НА РЕЛЬСЫ: ГОСДУМА ПРИНЯЛА ЗАКОН, КОТОРЫЙ УСКОРИТ СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ НА БАМЕ И ТРАНССИБЕ; РОССИЙСКИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ МОГУТ ТОЛЬКО ЭКСПОРТ УГЛЯ УВЕЛИЧИТЬ В ПОЛТОРА РАЗА**

16 июля депутаты Госдумы РФ приняли в окончательном, третьем, чтении законопроект, который позволит ускорить развитие железнодорожной инфраструктуры. Один из авторов документа выступил **зампредседателя комитета нижней палаты парламента по транспорту и строительству, член фракции «Единая Россия» Павел Федяев.**

**В ПРИОРИТЕТЕ АЗИЯ**

**«Президент России Владимир Путин поставил масштабную и амбициозную задачу по модернизации магистральной инфраструктуры, в том числе значительное увеличение объемов перевозки грузов в восточном направлении – по Транссибирской и Байкало-Амурской магистралям. Пропускная способность в этом направлении должна вырасти в полтора раза – до 180 млн тонн, – напомнил депутат. – Без этой масштабной модернизации будет невозможно обеспечить потребности в перевозках российских грузов в восточном направлении».**

Что собираемся возить? Много чего. Например, согласно программе развития угольной отрасли к 2035 году прогнозируется существенный рост объемов добычи: консервативно – на 10% к уровню 2019 года, до 485 млн тонн, а оптимистично настроенные эксперты предполагают увеличение поставок в полтора раза – на 51,8%, до 668 млн. тонн. Минэнерго РФ прогнозирует, что после снятия логистических ограничений доля экспорта отечественного угля на рынки стран Азиатско-Тихоокеанского региона с сегодняшних 50% увеличится до 75%, а объемы перевозки уже в 2025 году должны достигнуть 185 млн тонн.

Обратим внимание: в последние годы внутреннее потребление угля в России сокращается; впрочем, поставки в Европу тоже уменьшаются – многие страны стараются активнее использовать более экологичные виды топлива. Восточное направление становится приоритетом как для экспорта угля, так и многих других товаров из России.

**«Ускорить темпы строительства возможно за счет оптимизации и упрощения целого ряда процедур в сфере градостроительства, земельных и других отношений, – отметил Павел Федяев. – Такой подход апробирован и показал свою эффективность при реализации крупных инвестпроектов, таких как строительство инфраструктуры в Крыму. Стратегическое направление развития транспортной инфраструктуры, необходимой для всей страны, теперь получило законодательную основу».**

### ЭКОНОМИЯ ВРЕМЕНИ – ДО ДВУХ ЛЕТ

Согласно закону «Об особенностях регулирования отдельных отношений в целях модернизации и расширения магистральной инфраструктуры и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», к объектам инфраструктуры относятся автомобильные дороги, мосты, железнодорожные объекты, морские, речные порты, искусственные земельные участки, аэродромы, транспортно-пересадочные узлы, инженерная инфраструктура, линии связи.

В законе указано, что «отсутствие в утвержденных документах территориального планирования сведений о размещении объектов инфраструктуры не является препятствием для подготовки и утверждения документации» по их планировке. При этом документация по планировке территории, которой предусматривается размещение объектов инфраструктуры федерального значения, до ее утверждения подлежит согласованию с властями региона, на территории которого осуществляются строительство. Отсутствие утвержденного проекта планировки территории не станет препятствием для направления проектной документации для проведения госэкспертизы.

Кроме того, закон устанавливает особенности правового регулирования отношений, возникающих при подготовке и утверждении документации по планировке территории, допускать осуществление временной эксплуатации линейного объекта инфраструктуры для осуществления перевозки грузов и пассажиров при условии подтверждения технической готовности указанного объекта к временной эксплуатации до получения разрешения на ввод в эксплуатацию. Сроки согласования техусловий и другой документации сокращаются от месяца до года (в разных вопросах). В сумме экономия времени на подготовку документов может достигать двух лет.

<https://www.kp.ru/daily/27157.5/4254920/>

На ту же тему:

[https://aif.ru/society/law/skorye\\_poezda\\_zheleznodorozhnyuyu\\_infrastrukturu\\_budut\\_stroit\\_bystrее](https://aif.ru/society/law/skorye_poezda_zheleznodorozhnyuyu_infrastrukturu_budut_stroit_bystrее)

### **ТАСС; 2020.17.07; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПЕРЕСМАТРИВАЕТ ЦЕЛИ НАЦПРОЕКТОВ ПО СПРОСУ НА АВИАПЕРЕВОЗОКИ**

Целевые показатели национальных проектов по увеличению востребованности авиаперевозок в 2020-2021 годах могут снизиться на 50% и 30%, до 0,4 и 0,57 полета в год на человека соответственно. Причина в падении спроса в силу ограничений по борьбе с новой коронавирусной инфекцией. Но реконструкция аэропортов продолжится, заморожены лишь расходы на один из 39 объектов Дальнего Востока. Об этом порталу «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого является ТАСС, рассказал источник в руководстве авиаотрасли.

«Ограничительные меры, вызванные распространением коронавируса, существенно отразились на авиаперевозчиках и авиапассажирах, – рассказал источник портала. – В результате в 2020 году ожидается снижение объемов авиаперевозок на 50%, а в 2021 году на 30%. Соответствующим образом скорректирован и целевой показатель авиационной подвижности населения: 0,4 полета в год на человека в 2020 году, вместо 0,8 полетов. И 0,57 полета в год на человека в 2021 году, вместо 0,81 полета». Решение одобрено проектным комитетом правительства по транспортной части **Комплексного плана расширения и модернизации магистральной инфраструктуры до 2024 года (КПМИ)**, добавил он.

В **Росавиации** не прокомментировали порталу эту информацию.

Как отметил собеседник портала, при этом на первое мая 2020 года авиационная подвижность составляла 0,16 полета в год. «Конечная цель 2024 года – 0,95 полета в год

на человека остается в силе. То есть, мы рассчитываем, что в 2024 году в среднем на каждого жителя страны будет приходиться один полет», – добавил он.

Повышение востребованности авиации и в целом транспортной мобильности населения – одна из задач транспортной части **Комплексного плана расширения и модернизации магистральной инфраструктуры** до 2024 года. В основном на достижение цели направлен федеральный проект «Развитие региональных аэропортов и маршрутов», предполагающий в том числе реконструкцию и строительство новых взлетно-посадочных полос и обновление вспомогательной аэропортовой инфраструктуры.

Как отметил собеседник портала, в части капитальных затрат, направленных на обновление региональной аэропортовой инфраструктуры, проект практически не претерпит изменений.

«Фактически заморожены только расходы в размере 1,87 млрд рублей на аэропорт Тигиль в Камчатском крае, и то по большей части из-за невозможности доставить туда стройматериалы и найти подрядчика по заложенной ранее в проект цене, – отметил собеседник портала. – При этом планы по всем остальным 38 аэропортовым объектам Дальнего Востока остаются в силе».

<https://tass.ru/ekonomika/8995205>

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/pravitelstvo-peresmatrivaet-celi-nacproektov-po-sprosu-na-aviaperevozki>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.17.07; АТОМФЛОТ И СОВФРАХТ ЗАКЛЮЧИЛИ КОНТРАКТ НА ПОСТАВКУ МОРОЖЕНОЙ РЫБОПРОДУКЦИИ С Д.ВОСТОКА ПО СМП**

ФГУП «Атомфлот» и АО «Совфрахт» (МОЕХ: SVFR) заключили контракт на поставку мороженой рыбопродукции с Дальнего Востока в Санкт-Петербург по Северному морскому пути.

Как сообщает **пресс-служба** «Атомфлота», контракт был подписан в четверг.

Лихтеровоз «Севморпуть» доставит контейнеры по маршруту Мурманск -Тикси – Петропавловск-Камчатский – Мурманск – Санкт-Петербург. Рейс состоится с 15 августа по 20 сентября текущего года.

«Для снижения себестоимости перевозки рыбной продукции и повышения экономической эффективности использования судна нами проводится работа по организации перевозки грузов широкой номенклатуры в восточном направлении с пунктами назначения как в акватории Северного морского пути, так и в Дальневосточном регионе», – сообщил генеральный директор «Атомфлота» Мустафа Кашка, напомнив, что в 2019 году «Севморпуть» впервые доставил рыбу с Дальнего Востока в Петербург.

Предполагается, что кроме рефрижераторных контейнеров на борт судна могут быть погружены различные штучные грузы, металлопродукция всех разновидностей, подвижная техника, железобетонные изделия и конструкции, контейнеры, тарно-штучные грузы, грузы в транспортных пакетах, крупногабаритные и тяжеловесные грузы.

В «Атомфлоте» отмечают, что партнеры предприятия работают над поиском и привлечением грузовладельцев, заинтересованных в морской перевозке по Северному морскому пути, что позволит снизить себестоимость перевозки мороженой рыбопродукции.

В «Атомфлоте» также сообщают, что запланированный рейс будет выполнен в рамках исполнения поручения **президента России** о проработке вопроса снижения стоимости рыбной продукции путем уменьшения затрат на ее доставку из регионов Дальнего Востока в европейскую часть России, используя Северный морской путь.

В июне управляющий АО «Мурманский морской рыбный порт» (ММРП) Олег Креславский сообщал «Интерфаксу», что ММРП готов наращивать контейнерные мощности, чтобы принимать рыбу с Дальнего Востока по Северному морскому пути в

северо-западные и центральные регионы России в случае регулярных рейсов по Севморпути.

Ранее замруководителя Росрыболовства Петр Савчук провел межведомственное онлайн-совещание, посвященное вопросам доставки рыбопродукции с Дальнего Востока в центральные и северо-западные регионы России Северным морским путем с использованием атомного лихтеровоза «Севморпуть» (ФГУП «Атомфлот»). По итогам совещания **пресс-служба** правительства Мурманской области со ссылкой на губернатора Андрея Чибиса сообщила, что регион заинтересован в поставке рыбопродукции с Дальнего Востока по Севморпути.

Комментируя итоги совещания, Чибис сказал, что «важно обеспечить загрузку судов в обратном направлении», и сообщил, что ряд компаний выразил готовность поставлять грузы на Дальний Восток по Севморпути.

В правительстве Мурманской области отмечают, что мощность ММП составляет 450-500 тыс. тонн рыбопродукции в год. Порт имеет необходимые холодильные и перегрузочные мощности.

Также в Кольском районе планируется построить терминал для обслуживания судов и доставки рыбопродукции на внутренний и внешний рынки для рыбопромышленных компаний (терминал «Ударник», проект группы компаний «Норвебо» – ИФ).

В середине мая заместитель директора по международным вопросам и связям с общественностью ООО «Управляющая компания Норвебо» Сергей Сенников сообщил «Интерфаксу», что группа компаний «Норвебо» планирует инвестировать в строительство рефрижераторного терминала «Ударник» мощностью 800 тыс. тонн в год на берегу Кольского залива в Мурманской области порядка 4,1 млрд рублей. Реализация проекта запланирована на 2020-2026 годы.

Позднее Чибис сообщил журналистам, что региональные власти совместно с потенциальными резидентами территории опережающего развития (ТОР) «Столица Арктики» подали документы для расширения границ ТОР. Расширение границ «Столицы Арктики» позволит войти в ТОР, в том числе, проекту «Ударник» группы «Норвебо».

### **ПРАЙМ; 2020.16.07; РАСШИРЕНИЕ СМП ОТ МУРМАНСКА ДО КАМЧАТКИ НЕСЕТ БОЛЬШЕ РИСКОВ, ЧЕМ ВОЗМОЖНОСТЕЙ – МИНВОСТОК**

Расширение Северного морского пути (СМП) путем включения в его акваторию Мурманска и Петропавловска-Камчатского несет больше рисков, чем возможностей, заявил замглавы Минвостокразвития Александр Крутиков на подведении итогов конкурса «Команда Арктики».

Ранее по итогам госкомиссии по Арктике **вице-премьер** Юрий Трутнев поручил проработать возможность расширения Севморпути (СМП) от Мурманска до Петропавловска-Камчатского. Согласно документу, Минвостокразвития, **Минтранс**, МИД и Росатом должны были представить в правительство согласованные предложения по изменениям Кодекса торгового мореплавания (КТМ) и включению в акваторию СМП внутренних морских вод, территориального моря и исключительной экономической зоны РФ в Баренцевом, Белом, Печорском, Беринговом и Охотском морях.

«Мы пришли к выводу о том, что расширение формальных границ Севморпути несет больше рисков, чем возможностей. То есть минусов больше, чем плюсов, поэтому мы от этой идеи отказались, но при этом, хочу подчеркнуть, мы в любом случае продолжаем работу по развитию Северного морского пути, вот этого глобального Северного морского пути: всей трассы с востока на северо-запад», – сказал Крутиков.

### **РИА НОВОСТИ; 2020.17.07; ХУСНУЛЛИН РЕКОМЕНДОВАЛ УСКОРИТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ТРЕТЬЕГО МОСТА В УЛАН-УДЭ**

**Вице-премьер РФ Марат Хуснуллин** рекомендовал ускорить строительство третьего моста в столице Бурятии Улан-Удэ, сообщает **пресс-служба вице-преьера**.

«Стоимость проекта, конечно, большая – 7,5 миллиардов рублей, будем вместе с республиканскими властями изыскивать средства на его строительство. Мост нужен, без него городу будет тяжело развиваться. Поэтому нужно сейчас ускорить вопрос освобождения территории, подготовить площадку, будем рассматривать варианты финансирования, надо строить как можно быстрее, поскольку, транспортная обстановка в городе меняется не в лучшую сторону», – **приводит слова Хуснуллина пресс-служба**.

Он также отметил, что республика получит из федерального бюджета 300 миллионов рублей на строительство дорожной сети, которое активно ведется в регионе.

Строительство третьего моста началось в Улан-Удэ в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Мост позволит разгрузить транспортный поток центральной части города и напрямую свяжет между собой Октябрьский и Железнодорожный районы, избавит от пробок. Вместе с транспортными развязками мост позволит разгрузить транспортный поток центра Улан-Удэ на 30%.

<https://realty.ria.ru/20200717/1574492468.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.17.07; ФАС РАСКРЫЛА КАРТЕЛЬНЫЕ СОГЛАШЕНИЯ ПО РЕМОНТУ ДОРОГ НА 3,8 МЛРД РУБЛЕЙ**

Компании из Нижегородской и Челябинской областей поддерживали цены на торгах, часть из которых проходила в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»**, и заработали на этом 3,8 миллиарда рублей, следует из сообщения Федеральной антимонопольной службы.

«Компании из Нижегородской и Челябинской областей не снижали цены на торгах или вовсе отказывались от участия в конкурентной процедуре в пользу заранее определенного победителя. Общая сумма контрактов картельщиков составила 3,8 миллиарда рублей», – говорится в сообщении.

ФАС обнаружила три картельных соглашения, участниками которых стали «Нижавтодорстрой», фирма «Магистраль», «Мегаполис», «НижегородАвтоДор» и «УралДорСтрой». Им грозят штрафы до 50% от начальной (максимальной) цены контрактов.

«Действия компаний привели к поддержанию цен на торгах, а деньги, которые были выделены в том числе на исполнение **нацпроекта**, расходовались неэффективно. Учитывая масштаб полученного картелем дохода, мы передали материалы в правоохранительные органы. Они будут решать вопрос о возбуждении уголовного дела в отношении руководства компаний по статье 178 УК РФ. Надеемся, что виновные лица будут наказаны по всей строгости закона», – заявил начальник управления ФАС по борьбе с картелями Андрей Тенишев.

<https://realty.ria.ru/20200716/1574445093.html>

### **ПРАЙМ; 2020.18.07; ГТЛК ВОЗЬМЕТ В ВТБ КРЕДИТ В 22,7 МЛРД РУБЛЕЙ**

Банк ВТБ откроет для Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) кредитную линию с лимитом выдачи в 22,7 миллиарда рублей на покупку 4,8 тысячи вагонов-хопперов, следует из материалов на портале госзакупок.

«Финансирование до 100% затрат на приобретение вагонов по договору купли-продажи для последующей передачи их в лизинг/аренду», – указывается в документах цель получения кредита.

Срок оказания услуг – 84 месяца, или семь лет с даты вступления кредитного соглашения в силу.



Согласно материалам, компания намерена приобрести 4,8 тысячи вагонов-хопперов разных моделей для перевозки зерна.

Цена контракта заявлена в 8,5 миллиарда рублей – столько компания готова заплатить за пользование кредитом.

Закупка была проведена у единственного поставщика – банка ВТБ. Сведений о заключенном договоре в единой информационной системе пока нет.

ГТЛК ранее объявила о планах запустить программу по лизингу и операционной аренде вагонов нового поколения, в том числе полувагонов, хопперов, крытых вагонов, а также фитинговых платформ, вагоны будут передаваться заказчикам в финансовый лизинг на срок до 15 лет, а в операционную аренду – от одного года.

ГТЛК находится в собственности РФ под управлением **Минтранса**. Компания специализируется на лизинге железнодорожной и авиационной техники, также осуществляет лизинг автомобильной и дорожной техники, морских и речных судов.

<https://1prime.ru/finance/20200718/831796625.html>

### **ТАСС; 2020.17.07; КОМИТЕТ ДУМЫ ОДОБРИЛ ПЕРЕНОС ВСТУПЛЕНИЯ В СИЛУ НОРМ О «РЕГУЛЯТОРНОЙ ГИЛЬОТИНЕ» НА ПОЛГОДА**

Нормы закона о государственном и муниципальном контроле в случае его принятия вступят в силу с 1 июля 2021 года, а не с 1 января, при этом с 2022 года кабмин будет обязан ежегодно представлять в Госдуму и СФ сводный отчет о государственном контроле (надзоре). Соответствующие поправки поддержал в пятницу профильный думский комитет по контролю и регламенту при подготовке ко второму чтению проекта «О государственном контроле (надзоре) в РФ», входящего в пакет о «регуляторной гильотине».

Согласно поправкам ко второму чтению (имеются в распоряжении ТАСС), положения проекта вступят в силу с 1 июля 2021 года, а не с 1 января 2021 года, как предполагалось ранее. При этом положения о видах регионального государственного контроля и о видах муниципального контроля подлежат утверждению до 1 января 2022 года. До этого момента предлагается применять нормативные правовые акты о порядке организации и осуществления соответствующего контроля, которые приняты в соответствии с законом о защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного и муниципального контроля.

Ко второму чтению профильный комитет уточнил, что правительство РФ будет обязано направлять сводный доклад о государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в РФ в Госдуму и Совет Федерации, а также размещать его для всеобщего сведения на своем официальном сайте. Согласно поправкам, правительство должно предоставлять доклад в парламент ежегодно, не позднее 1 июля. Эта норма закона вступит в силу с 1 января 2022 года.

Законопроект также предполагает создание и ведение единого реестра видов федерального и регионального государственного контроля (надзора), а также муниципального контроля. Ко второму чтению профильный комитет уточнил, что формирование реестра начнется с 1 июля 2021 года, а ввод его в эксплуатацию предусмотрен до 1 января 2022 года.

Два правительственных законопроекта о «регуляторной гильотине» – «Об обязательных требованиях» и «О государственном контроле (надзоре)» – планируется вынести на второе и третье чтение Госдумы на следующей неделе, сообщила ранее председатель комитета по регламенту и организации работы Госдумы Ольга Савастьянова. Как отмечают в правительстве, реформа контрольно-надзорной деятельности, получившая неофициальное название «регуляторная гильотина», призвана устранить недостатки действующей системы – «несистемность и пробельность регулирования, недостаточность

регулирования вопросов профилактики нарушений обязательных требований, а также неоправданный акцент на проведении проверок, являющихся наиболее затратным как для бизнеса, так и для контрольно-надзорных органов мероприятием».

<https://tass.ru/ekonomika/8993219>

### **ТАСС; 2020.16.07; ЕДИНУЮ ТРАНСПОРТНУЮ СХЕМУ СОЗДАДУТ ДЛЯ УДОБСТВА ПОЕЗДОК ПО САХАЛИНУ И КУРИЛАМ**

Губернатор Сахалинской области Валерий Лимаренко поручил разработать в регионе **комплексный план** развития транспортной системы, включающий единую схему для Сахалина и Курил. Работа в этом направлении уже началась, в четверг сообщили журналистам в **пресс-службе** островного правительства.

Осенью прошлого года **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** во время рабочего визита в Южно-Сахалинск остался доволен динамикой развития транспортной отрасли в Сахалинской области. По мнению главы ведомства, регион за последний год сделал большой шаг и вышел на новый уровень развития в этом направлении. Для островной области вопросы, связанные с транспортной доступностью (автомобильные и железные дороги, морское и авиасообщение), являются одними из первоочередных в связи с особенностями географического расположения и климата.

«Новая схема позволит пассажирам выбирать оптимальный путь из района в район с использованием различных видов транспорта – авиационного, железнодорожного, автомобильного, морского», – сообщили в **пресс-службе** правительства региона. Схему планируется разработать к 15 августа.

Повышение транспортной доступности территорий является одной из задач, которую **президент РФ Владимир Путин** поставил перед главами дальневосточных регионов.

Что будет сделано

По информации областных властей, в этом году для островного региона приобретут два самолета малой авиации. Планируется возобновить работу аэродромов в населенных пунктах Александровске-Сахалинском и Зональном на Сахалине. В дальнейшем малые воздушные гавани заработают практически во всех районах области – для этого восстановят сеть советских аэродромов. Такую задачу региональному правительству губернатор поставил на ближайшие два года.

Что касается морских перевозок, то близится к завершению строительство двух грузопассажирских судов на Невском заводе под Санкт-Петербургом. «Адмирала Невельского» спустили на воду в конце мая, спуск «Павла Леонова» планируется 20 июля. Завершение строительства первого намечена на декабрь 2020 года, второго – на середину 2021-го. Суда усиленного ледового класса будут работать на курильской линии. Еще два парома строятся на Амурском судостроительном заводе в Хабаровском крае. Ожидается, что работу на переправе Ванино-Холмск (единственная морская переправа между Сахалином и материком) они начнут в 2022 году. Помимо этого, в области разрабатывается схема морского передвижения по западному побережью Сахалина. Для этого рассматривается возможность приобретения малых судов на подводных крыльях или на воздушной подушке. Такой транспорт способен развивать скорость свыше 60 километров в час и в незамерзающих водах на юге острова может работать круглогодично.

В правительстве Сахалинской области рассказали, что комплексный подход к повышению транспортной доступности затрагивает также железнодорожное сообщение. После перешивки узкоколейки на общероссийский стандарт упор будет сделан на обновление подвижного состава и увеличении скорости передвижения. Пассажиры смогут приобретать единые билеты и пересаживаться на различные виды транспорта, чтобы по самым быстрым и комфортным маршрутам перемещаться из района в район. При этом движение автобусов будет синхронизировано с прибытием самолетов, поездов и судов.

Пассажиры смогут покупать билеты несколькими удобными способами: в интернете, через колл-центр или в кассах.

Принципиально новый подход в островном регионе будут применять также к содержанию автомобильных трасс. Планируется, что при выявлении повреждения дорожного полотна ремонт будет осуществляться сразу, несмотря на время года. Ранее в таких случаях ждали до весны. По новым стандартам будут содержаться и грунтовые дороги. Пилотным районом в этой работе станет Невельский на юге Сахалина. В дальнейшем этот опыт распространят на остальные муниципальные образования. Областной бюджет следующего года будут планировать с учетом повышенных требований к содержанию дорог.

<https://tass.ru/ekonomika/8978537>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.17.07; «МОСТОТРЕСТ» ПОЛУЧИЛ КОНТРАКТ НА 205 МЛН РУБ. ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ Ж/Д ЧАСТИ КРЫМСКОГО МОСТА ДО КОНЦА 2020Г**

ФГУП «Крымская железная дорога» (КЖД, структура **Росжелдора**) на текущей неделе заключило с ПАО «Мостотрест» (МОЕХ: MSTT) (Москва) контракт на обслуживание железнодорожной части транспортного перехода через Керченский пролив в июле-декабре текущего года, говорится в материалах сайта госзакупок.

Крымская желдорога объявила в июне тендер на обслуживание ж/д части Крымского моста с начальной (максимальной) ценой 204,5 млн рублей. Поступила одна заявка – от «Мостотреста». Его предложение равнялось максимальной цене договора. Электронный аукцион признан несостоявшимся, но, поскольку заявка «Мостотреста» соответствовала требованиям, то контракт подписан с этой компанией.

Как сообщалось, Крымская желдорога в декабре 2019 года проводила аукцион по содержанию ж/д части Крымского моста сроком до 30 июня 2020 года. Согласно данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», КЖД заключила в начале 2020 года контракт также с «Мостотрестом» на 283,2 млн рублей.

Общая протяженность Крымского моста составляет 19 км, ж/д подходов со стороны Тамани (Краснодарский край) – 475 м, подхода со стороны Керчи (Крым) – 407 м.

Крымский мост является самым длинным в России и Европе, соединяет полуостров Крым с «материковой» частью РФ. Генподрядчиком строительства объекта, стоимостью порядка 228 млрд рублей, являлась компания «Стройгазмонтаж» (СГМ, до ноября 2019 года принадлежала Аркадию Ротенбергу).

Движение легковых автомобилей и автобусов по мосту открыли 16 мая 2018 года, проезд грузовиков – 1 октября того же года. Пассажирские поезда запустили в третьей декаде декабря 2019 года. Грузовые поезда пошли 30 июня 2020 года.

Железнодорожная часть моста через Керченский пролив после ввода в эксплуатацию стала частью инфраструктуры Крымской желдороги.

КЖД основана после присоединения Крыма к России в 2014 году на базе подразделений Крымской дирекции Приднепровской железной дороги «Укрзализныци», расположенных на полуострове. Предприятие в декабре 2015 года передано в собственность РФ в ведение **Федерального агентства железнодорожного транспорта (Росжелдор)**, в январе 2016 года преобразовано во ФГУП «Крымская железная дорога». Протяженность желдороги на полуострове составляет более 1,3 тыс. км.

### **ТАСС; 2020.17.07; ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ АВТОДАННЫХ МОЖЕТ БЫТЬ РАЗРАБОТАН В 2020 Г. – СПЕЦПРЕДСТАВИТЕЛЬ ПРЕЗИДЕНТА**

Первый в России законопроект, регулирующий вопросы использования данных в автомобильной сфере, планируется разработать до конца этого года. Об этом в пятницу ТАСС сообщил **спецпредставитель президента РФ по вопросам цифрового и**

**технологического развития, генеральный директор АНО «Платформа НТИ» Дмитрий Песков.**

Инициатором разработки законопроекта выступает проектный консорциум «Автодата.Рус», который был создан в России в сентябре 2019 года для развития платформы «Автодата» – национального массива данных в автосфере. Среди учредителей консорциума – НП «ГЛОНАСС», Минпромторг, **Минтранс**, Роскосмос, Яндекс, группа «ГАЗ», АНО «Платформа НТИ», Российская венчурная компания, фонд «Сколково» и др. «Мы хотим на примере этого вида данных впервые принять закон об использовании автомобильных данных, который отрегулировал бы отношения между всеми участниками отрасли. В течение 2020 года этот законопроект может быть разработан, а в течение следующего года может быть принят, если все пойдет хорошо и в процессе его аргументации не возникнут какие-то новеллы, которых мы сегодня не можем предположить», – сказал Песков.

Для водителей новый закон может предусматривать такие возможности как «умное» страхование КАСКО и ОСАГО, при котором величина ежегодного платежа будет основываться на анализе частоты поездок. Автовладелец в обмен на согласие делиться данными сможет платить за 100 дней передвижения вместо 365, приводит пример Песков. Тариф также может учитывать стиль вождения.

Доступ к данным

Ожидается, что законопроект будет способствовать введению сертификации и созданию единого протокола обмена информацией между системами участников отрасли – автопроизводителей, государственных структур и компаний, обрабатывающих данные (платформа «Автодата» и др.).

«Что касается новых автомобилей, то это сугубо рыночный вопрос, но я бы ожидал, что государство потребует унификации терминалов доступа к данным, которые устанавливаются в автомобили. То есть они должны проходить определенное лицензирование и сертификацию с тем, чтобы каналы этих данных были понятны», – считает спецпредставитель президента.

Работа таких платформ как «Автодата», предполагающей единый протокол обмена информацией, важна в том числе для обеспечения безопасности на дорогах, считает Песков. К примеру, водитель автомобиля, не оснащенного специальными сенсорами, позволяющими «увидеть» пешехода на темной дороге, сможет избежать аварии, получив данные об опасной ситуации от датчиков, установленных на дороге – в районе пешеходного перехода или встроенных в камеры видеофиксации.

«Как сенсоры, которые стоят на дороге, передадут эту информацию водителю для того, чтобы он вовремя нажал на тормоз и спас жизнь человека? Для этого должны быть унифицированные протоколы и стандарты на экране, которым пользуется водитель. И не так важно, что это за экран – Яндекс, Google, Сбербанк, МТС или Apple. Важно, чтобы они были сертифицированы, и эти протоколы были внесены в систему обмена автомобильными данными, как раз в платформу «Автодата», – сказал он.

Особенности отраслей

Собеседник агентства напомнил, что российское экспертное сообщество, состоящее из представителей автопрома, технологических компаний и институтов развития, уже предпринимало попытки создания законопроекта о данных, в том числе генерируемых пользователями гаджетов и транспорта. Однако разработка универсального свода положений, регулирующего использование разных видов данных в различных сферах, оказалась невозможной.

«Когда мы говорим о данных, речь идет не только о том, что мы сами видим, что фиксируем, например, при фото- и видеофиксации, но и о данных, которые собирает о нас государство, сотовые операторы, другие люди, корпорации и ученые. Упаковать все это многообразие данных в одном законе невозможно – у них разный предмет, разная

природа, разные цели сбора. Гораздо правильнее идти от уровня отраслей, где мы четко видим обсуждаемый предмет. В сфере автомобильных данных есть множество крупных игроков – это автопроизводители, операторы транспортной логистики, государственные органы, а также большие финансовые потоки и прямая заинтересованность людей», – заключил Песков.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.17.07; ГЛАВА КОМИТЕТА ГОСДУМЫ ПОДДЕРЖИВАЕТ ИДЕЮ О ПРИОСТАНОВКЕ СБОРОВ С ГРУЗОВИКОВ В РАМКАХ СИСТЕМЫ «ПЛАТОН»**

**Глава комитета по экономической политике Госдумы Сергей Жигарев** предлагает приостановить взимание оплаты за проезд большегрузного транспорта массой свыше 12 тонн, взимаемой сейчас в рамках системы «Платон», на период выхода из кризиса, вызванного коронавирусом.

«С 1 января 2020 г. перестала действовать федеральная льгота, позволяющая рассчитывать платежи по системе «Платон», сумма транспортного налога. В связи с чем предприниматели вынуждены уплачивать платежи за большегрузный транспорт в двойном размере. В этой связи предлагаю возобновить действие этой федеральной льготы, либо приостановить взимание оплаты за проезд большегрузного транспорта массой свыше 12 тонн по дорогам федерального значения, сохранив обязанность грузоперевозчика отмечать маршрут в системе взимания платы», – сказал Жигарев в ходе выступления на заседании президиума Совета законодателей в пятницу.

Система «Платон» создана для взимания платы с автомобилей, имеющих максимальную массу более 12 тонн, в счет возмещения вреда, который они наносят дорожному покрытию. Полученные средства поступают в федеральный бюджет РФ и направляются на финансирование строительно-ремонтных дорожных работ. Рекомендуемая сумма платежа рассчитывается исходя из тарифа 2,2 рубля за километр.

Ранее об отмене сборов с большегрузов в госсистеме «Платон» в связи с возникшим из-за коронавируса кризисом неоднократно просили грузоперевозчики (письма об этом направляла в кабмин Ассоциация международных автоперевозчиков (АСМАП), об этом также, в частности, просила общественная организация «Деловая Россия». В Минфине такую позицию не поддержали, сославшись в служебной переписке на то, что приостановка платежей в «Платоне» приведет к возникновению в бюджете выпадающих доходов, вследствие чего снизится объем средств, перечисляемых на ремонт дорог.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.17.07; ТАРИФ «ПЛАТОНА» С 1 ФЕВРАЛЯ 2021Г МОЖЕТ БЫТЬ ПОВЫШЕН С 2,2 РУБ./КМ ДО 2,31 РУБ./КМ ПРОТИВ ПЛАНИРУЕМЫХ РАНЕЕ 2,35 РУБ./КМ – РОСАВТОДОР**

**Тариф «Платона» с 1 февраля 2021 г может быть проиндексирован с 2,2 руб./км до 2,31 руб./км против планируемого ранее повышения до 2,35 руб./км, следует из прогноза Федерального дорожного агентства (Росавтодор).**

«При этом фактический размер платы будет размещен на официальном сайте **Федерального дорожного агентства (Росавтодор)** в интернете в период с 10 по 20 января 2021 года после публикации Росстатом индекса потребительских цен за 2020 год», – говорится в сообщении на сайте **Росавтодора**.

На сегодняшний день в госсистеме «Платон» зарегистрировано свыше 579 тыс. владельцев транспортных средств. Количество зарегистрированных в системе транспортных средств составляет более 1,341 млн человек.

«В Федеральный дорожный фонд с помощью госсистемы «Платон» уже перечислено более 108 млрд руб., при этом в 2020-2022 годах поступающие средства планируется направить на капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования федерального значения», – отмечает **Росавтодор**.



Прошлогоднее июньское постановление правительства РФ предполагало, что с 1 февраля 2021 года тариф «Платона» будет повышен до 2,35 руб./км. Далее индексация будет проводиться с 1 февраля каждого календарного года на размер годовой инфляции.

За полгода до индексации тарифа **системы «Платон» Росавтодор** на основании прогноза обязали публиковать величину индексации, чтобы рынок заранее мог к этому подготовиться. Менять тариф в следующих периодах предполагается в случаях, если реальная инфляция будет сильно отличаться от прогнозной. Также **Росавтодор** по поручению **Минтранса РФ** теперь будет публиковать фактический новый тариф системы «Платон» за 2-3 недели до его изменения.

«В будущем данный порядок информирования грузоперевозчиков будет проводиться ежегодно», – сообщало ранее министерство, отмечая, что программа предсказуемости индексации тарифа **госсистемы «Платон»** проработана совместно с грузоперевозчиками.

### **РИА НОВОСТИ; 2020.17.07; РОССИЙСКО-КИТАЙСКИЙ МОСТ ХОТЯТ ЗАПУСТИТЬ ПО ВРЕМЕННОЙ СХЕМЕ К 1 СЕНТЯБРЯ**

Российско-китайский мост через реку Амур, который свяжет Благовещенск и Хэйхэ (КНР), планируют запустить по временной схеме к 1 сентября, он будет пропускать до 200 грузовых автомобилей в сутки, сообщил журналистам **губернатор Амурской области Василий Орлов**.

«У нас завершено строительство мостового перехода, он уже был бы открыт, если бы не пандемия COVID-19. Мы рассчитываем на 1 сентября пока, но срок будет варьироваться в зависимости от эпидемиологической ситуации. Временная схема, которая будет действовать, пока не будет построен полноценный **пункт пропуска**. Чтобы его построить, нужно примерно 1,5 года, это оценка **Росгранстроя**, у них сейчас ведется проектирование, земельный участок отведен. По временной схеме мост будет работать с пропускной способностью до 200 грузовых автомобилей в сутки», – сказал Орлов.

Сейчас на российской части моста построен временный пограничный **пункт пропуска**, он, по словам Орлова, введен в эксплуатацию и готов принимать грузы, согласно законодательству, через временный пункт не может проезжать пассажирский транспорт.

Квартиры бизнес-класса от 14,3 млн.р.

Первый автомобильный мост РФ-КНР строился с декабря 2016 года. В ноябре 2019-го основные этапы строительства российской части моста были завершены. Ожидается, что после ввода моста в эксплуатацию в 2020 году пассажиропоток составит около 5,5 тысячи человек в сутки. Согласно техническому заданию, по нему каждый день смогут проезжать 630 грузовых автомобилей, 164 автобуса и 68 легковых автомобилей.

В мае Минвостокразвития сообщало, что совместная российско-китайская компания получила разрешение на ввод в эксплуатацию моста, но работу он начнет после снятия ограничений из-за коронавируса.

<https://realty.ria.ru/20200717/1574482594.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.17.07; РОССИЙСКО-КИТАЙСКАЯ КАНАТНАЯ ДОРОГА ДОЛЖНА ЗАРАБОТАТЬ В КОНЦЕ 2022 ГОДА**

Первая в мире трансграничная канатная дорога, которая объединит Благовещенск Амурской области и Хэйхэ (КНР), должна заработать в конце 2022 года, сообщил **губернатор Приамурья Василий Орлов**.

«Мы видим, что этот проект идет в графике на сегодняшний день. Мы, на мой взгляд, прошли очень важный момент по этому проекту – это согласование во всех государственных контролирующих органах проектной документации, потому что проект уникальный и даже такого транспорта, как канатная дорога, в России нет. Все согласования есть, есть заключение госэкспертизы. Конец 2022 года – этот проект должен быть готов», – сказал Орлов журналистам.

Глава Приамурья подчеркнул, что, с точки зрения частных инвестиций, канатная дорога – самый ресурсоемкий проект для Благовещенска, инвестором выступает ГК «Регион». «Канатка» войдет в рекреационно-туристическую зону «Золотая миля» на намывной территории в районе набережной реки Амур. Благовещенск и Хэйхэ граничат по этой водной артерии, между городами действует безвизовый режим.

«Мы предоставили инвестору безвозмездно земельные участки и готовы субсидировать стоимость коммунально-энергетической инфраструктуры и, естественно, налоговые льготы. Стараемся этот проект окружить максимальным вниманием, понимаем, какую мультипликацию он даст для города Благовещенска», – добавил Орлов.

Строительство «канатки» стартовало в июле 2019 года, ее протяженность над рекой Амур составит 973 метра, путь по воздуху между двумя странами будет занимать 6 минут. По проекту, канатная дорога будет состоять из четырех линий и работать по маятниковому принципу, как фуникулер. Над Амуром будут ходить гондолы вместимостью 60 человек. Пропускная способность дороги – 457 человек в час и 6-7 тысяч человек в день. Интервал между рейсами не превысит 12-15 минут (сегодня интервал отправления теплоходов составляет 60 минут). Планируемый ежегодный трансграничный поток пассажиров к 2024 году составит 1 миллион человек. Терминальная станция площадью 20 тысяч квадратных метров будет включать залы **пункта пропуска**, торговые площади.

<https://realty.ria.ru/20200717/1574479729.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.17.07; СУД 31 ИЮЛЯ ВЕРНЕТСЯ К СПОРУ ВЛАСТЕЙ ПЕТЕРБУРГА С ВТБ ИЗ-ЗА СТРОЙКИ ДЕПО**

Арбитражный суд Санкт-Петербурга и Ленинградской области в пятницу отложил на 31 июля рассмотрение иска городских властей о взыскании с банка ВТБ около 730 миллионов рублей по банковской гарантии за невыполнение корпорацией «Трансстрой» обязательств по контракту на сооружение электродепо «Южное» для нужд метрополитена, следует из материалов на портале «Электронное правосудие».

«Информация о принятом судебном акте – об отложении судебного разбирательства. Дата и время судебного заседания – 31 июля 2020 года 10.00 мск», – сообщается в карточке дела, где пока не уточняются причины переноса слушаний, которые идут более двух лет.

Изначально в рамках судебного спора ГКУ «Дирекция транспортного строительства» (ДТС) настаивало на взыскании с ВТБ 359,8 миллиона рублей основного долга и около 302 миллионов рублей неустойки по банковской гарантии, выданной во исполнение госконтракта от 23 июня 2014 года на строительство электродепо «Южное». В октябре 2019 года арбитраж согласился с уточненными исковыми требованиями в размере 359,8 миллионов рублей основного долга и 369,5 миллиона рублей неустойки, следует из материалов дела.

Согласно этим материалам, суд в июне 2020 года объединил дело о взыскании с ВТБ долга по банковской гарантии в одно производство с иском корпорации «Трансстрой» о взыскании с ДТС около 3,4 миллиарда рублей по спорному контракту. «Трансстрой» также просит суд признать этот контракт прекращенным с 31 января 2018 года.

Изначально строительством электродепо «Южное» занималась корпорация «Трансстрой». Городской комитет по развитию транспортной инфраструктуры в декабре 2016 года сообщал, что подрядчик нарушил сроки выполнения работ на объекте, не выполнил предписания об устранении выявленных недостатков, а по ряду разделов производственного графика работы и вовсе не велись либо оказались выполнены в незначительном объеме. В феврале 2017 года был выбран новый подрядчик работ – компания «ЛенСпецСМУ».

«Южное» построено в рамках второй очереди строительства Фрунзенского радиуса от станции «Международная» до станции «Южная» петербургского метрополитена. Депо предназначено для ночного отстоя и техобслуживания, ремонта подвижного состава

метрополитена. «Трансстрой» также один из бывших подрядчиков строительства стадиона в западной части Крестовского острова, где летом 2018 года прошли матчи чемпионата мира по футболу. При этом судебные споры бывших подрядчиков с городскими властями до сих пор не завершены.

<https://realty.ria.ru/20200717/1574486064.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.17.07; ОБЗОР: ГАЗПРОМ ОБЯЗАН ЗАКРЫТЬ ОПАСНУЮ ДОРОГУ ИЗ ТЕРИБЕРКИ К НЕПОСТРОЕННОМУ ЗАВОДУ СПГ**

Первый объект освоения Штокмановского месторождения – высокочувствительная 9-километровая дорога, которую «Газпром» (МОЕХ: GAZP) проложил через гранитные скалы, опасна камнепадами и должна быть закрыта для доступа граждан. Тем временем дорогой активно пользуются туристы, приезжающие насладиться красотой северного края.

#### **ОПАСНОСТЬ**

Строительство дороги от села Териберка на северо-восток до площадки запланированного завода СПГ было остановлено в 2011 году. Трасса протяженностью 8880 м прошла по фьордовому берегу Баренцева моря и пересекла крупные скалы, в которых взрывным способом сделано 6 выемок глубиной от 12 до 31 м (это высота десятиэтажного дома). Высота насыпи на отдельных участках также превышает 30 м.

Беломорское управление Ростехнадзора обследовало дорогу в ноябре 2011 года и высказало претензии по всем шести скальным выемкам. Все откосы выемок построены с нарушением нормативной документации. Под воздействием сил выветривания они разрушаются и осыпаются на обочины и прямо на дорогу.

«Выполнение работ не соответствует требованиям СНиП в части защиты горного массива от излишних разрушений за пределами проектного контура разрабатываемых выемок. Рабочей документацией не предусмотрено оставление защитного слоя при разрушении скального грунта или контурное взрывание для получения гладкого откола», – говорится в предписании Беломорского управления Ростехнадзора от 16 ноября 2011 г. №2059/11-82 (ПР), которое опубликовал «Газпром».

Обо всех выемках сказано примерно одно и то же: «Скальная поверхность откоса с высокой крутизной, местами с обратным уклоном. Скальная поверхность в образовавшихся в результате взрывов нависей скальной породы, заколов, в продольных наклонных, поперечных трещинах, в которых скапливается поверхностная вода, которая при знакопеременных температурах замерзания и оттаивания разрушает структуру скалы, в связи с чем на участке с откоса наблюдается «вывал» валунов различной фракции на земполотно автодороги».

«Принимая во внимание, что настоящий объект капитального строительства является объектом незавершенного строительства, следует отметить, что нынешнее состояние откосов без проведения мероприятий по приведению их в безопасное положение или строительству защитных сооружений и проведению противообвальных мероприятий представляет опасность жизни и здоровью всех находящихся на объекте», – постановил Ростехнадзор.

Специалисты федеральной службы предупредили «Газпром», что «по завершению строительства без вышеуказанных мероприятий по приведению объекта в безопасное состояние в выдаче заключения о соответствии объекта проекту строительства, в том числе требованиям безопасности будет отказано».

#### **ЧТО ДЕЛАТЬ**

Ростехнадзор предписал заказчику-застройщику (ООО «Газпром добыча шельф») «предоставить мероприятия по консервации приостановленного строительством объекта капитального строительства, а также мероприятия по приведению откосов в скальных

выемках в безопасное положение – строительству защитных сооружений и проведению противообвальных мероприятий».

«Газпром» приступил к подготовке проекта «Консервации объекта капитального строительства «Освоение Штокмановского ГКМ. Подъездная дорога от с.п. Териберка до завода СПГ». В задании на проектирование прописана необходимость учесть «установку конструкций, принимающих проектные нагрузки (в том числе временные); монтаж/демонтаж сооружений, дополнительно закрепляющих неустойчивые конструкции и элементы; закрытие крупных провалов; приведение конструкций в безопасное состояние».

Отдельно говорится о полном закрытии объекта для перемещения людей на любом транспорте: «принятие необходимых мер, препятствующих несанкционированному доступу на территорию объекта на автотранспорте, снегокатах, мотоциклах, гусеничной и тяжелой технике».

В ТЗ на проектирование также признается высокий уровень потенциальной опасности недостроенного объекта: «Исключить (минимизировать) негативное воздействие объекта на окружающую среду, исключить угрозы для жизни и здоровья граждан, имущества физических или юридических лиц, государственного или муниципального имущества, жизни и здоровья животных и растений».

### **ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2020.16.07; ТРАНСПОРТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА СТАНЕТ БЕЗОПАСНЕЕ**

Межведомственная транспортная комиссия по выявлению нарушений законодательства в сфере пассажирских перевозок г. Санкт-Петербурга, в состав которой входят **представители Северо-Западного управления Федеральной службы по контролю в сфере транспорта – УГАН НОТБ СЗФО Ространснадзора**, управления ГИБДД ГУ МВД России по Санкт-Петербургу и комитета по транспорту городской администрации, за первое полугодие 2020 года проверила более 3,5 тысяч транспортных средств, предназначенных для пассажирских перевозок. Об этом сообщила **пресс-служба** городской администрации.

На городских маршрутах общественного транспорта проведено 296 рейдов, в ходе которых арестовано 17 транспортных средств категории «D» нелегальных перевозчиков, привлечено к административной ответственности 763 водителя, составлено 259 актов проверки. Так, по результатам рейда, прошедшего 13 июля 2020 г., за неоднократные нарушения законодательства в сфере транспорта, сотрудники **Ространснадзора** арестовали и поместили на специализированную стоянку автобусы, которые незаконно выполняли регулярные пассажирские перевозки по маршруту «Санкт-Петербург – г. Сланцы Ленинградской области».

«С ростом пассажиропотоков на маршрутах общественного транспорта Санкт-Петербурга, комитет по транспорту увеличивает частоту подобных проверочных мероприятий для повышения безопасности пассажиров и предотвращения нелегальных перевозок», – сообщил **председатель комитета по транспорту Санкт-Петербурга Кирилл Поляков**.

[https://www.securitymedia.ru/news\\_one\\_11043.html](https://www.securitymedia.ru/news_one_11043.html)

### **ТАСС; 2020.17.07; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СООБЩЕНИЕ СВЯЗАЛО ДВА КРУПНЕЙШИХ ГОРОДА ПСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ**

Власти Псковской области совместно с **РЖД** открыли в пятницу прямое железнодорожное сообщение между двумя крупнейшими городами региона – Псковом и Великими Луками.

Великие Луки – второй по численности населения город Псковской области, в котором проживает около 100 тыс. человек. Часть предприятий города входят в электротехнический промышленный кластер Псковской области. Кроме того, в Великих

Луках работает первый в регионе промышленный технопарк «Электрополис», резиденты которого занимаются разработкой и производством электротехнической продукции, не имеющей аналогов в России.

«Важно регион связать с другими городами нашей страны, важно, чтобы внутрирегиональные перевозки тоже были безопасными, доступными и удобными для жителей. Этот поезд, время покажет, насколько он будет востребован, Великие Луки – Псков. Поезд пока в экспериментальном формате мы запускаем. Если будет необходимость, скорректируем маршрут. Если он будет востребованным, в следующем году приобретем новый подвижной состав, он в отличие от этого поезда будет развивать скорость не 100, а 120 километров в час, время в пути сократится», – сказал журналистам губернатор региона Михаил Ведерников перед отправкой первого рейса от железнодорожного вокзала Пскова.

Согласно расписанию, поезд отправляется из Пскова по пятницам, субботам и воскресеньям в 17:30 мск, прибывает в Великие Луки в 22:45 мск. Стоимость билета составляет около 900 рублей.

С февраля 2019 года открыто ежедневное движение поезда «Ласточка» по маршруту «Псков – Новгород – Петрозаводск», который по территории области следует через станции Порхов и Дно. По маршруту Санкт-Петербург – Псков ходит 4 пары скоростных поездов «Ласточка», с пятницы по воскресенье маршрут продлевается до моногорода Печоры.

<https://tass.ru/v-strane/8995197>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.17.07; РЖД ИСПОЛЬЗУЮТ ДО 350 МЛРД РУБ. ИЗ ЛИМИТА «ВЕЧНЫХ» ОБЛИГАЦИЙ, ЕЩЕ 20 МЛРД ПОЛУЧИТ ФПК**

ОАО «Российские железные дороги», как ожидается, использует до 350 млрд руб. из утвержденного лимита «вечных» облигаций в 370 млрд руб.

«Средства будут направлены на реализацию проектов РЖД в размере до 350 млрд руб. и финансирование инвестиционной программы АО «ФПК» («Федеральная пассажирская компания», оператор федеральных перевозок, «дочка» монополии – ИФ) в 20 млрд руб.», – говорится в пояснительной записке к одному из законопроектов, подготовленных **министерством транспорта РФ** (текст документа опубликован на федеральном портале готовящихся нормативных правовых актов).

Как сообщалось ранее, вопрос о выпуске «вечных» облигаций генеральный директор РЖД Олег Белозеров поднял в начале мая на совещании по развитию транспорта у **президента РФ Владимира Путина**. Глава компании тогда затронул эту тему в контексте возможных проблем с финансированием инвестиционной программы монополии в условиях падения доходов от перевозок.

Прогноз погрузки в 2020 г. был скорректирован: вместо роста на 2,9% перевозчик ждет 5%-ного падения. Выручка ОАО «Российские железные дороги» по РСБУ в I квартале 2020 г., правда, увеличилась на 0,1%, несмотря на сокращение перевозок на 3,7% (с поправкой на дополнительный день в високосном 2020 г. – на 4,7%).

**Путин** на совещании поддержал предложение монополии, попросив правительство и Центральный банк «в сжатые сроки» подготовить нормативную базу для таких облигаций перевозчика, чтобы они «были выпущены в обращение уже в этом году». Распоряжение, позволяющее «Российским железным дорогам» разместить «вечные» бонды на 370 млрд руб., было подписано в середине мая. В рамках утвержденной программы облигаций компания сможет сделать несколько выпусков, в том числе – в иностранной валюте (в пределах утвержденного рублевого лимита).

В распоряжении говорилось, что бумаги «предназначены для квалифицированных инвесторов – юридических лиц, с возможностью досрочного погашения по усмотрению



их эмитента». Их, прежде всего, будут выкупать ВЭБ (на 100 млрд руб.) и «системно значимые банки». При этом предполагается компенсация неполученных доходов держателям этих облигаций, если РЖД примут решение не выплачивать купонный доход. 20 мая совет директоров «Российских железных дорог» утвердил проспект бондов.

В конце июня РЖД разместили первый выпуск «вечных» бондов на 30 млрд руб. под 6,55% годовых. По выпуску каждые 5 лет с начала обращения предусмотрены досрочные погашения по цене 100% от номинала. «Более 80% всего спроса пришлось на банки, оставшийся спрос был получен со стороны пенсионных фондов и управляющих компаний», – сообщали РЖД. Шестую часть бумаг приобрело ПАО «Объединенные кредитные системы» (МОЕХ: UCSS), управляющее средствами НПФ «Благосостояние» («Российские железные дороги» – среди совладельцев фонда). В середине июля ЦБ РФ зарегистрировал второй выпуск бессрочных облигаций монополии.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.17.07; РЖД ЗАПУСТИЛИ «ЛАСТОЧКИ» ИЗ МОСКВЫ В КОСТРОМУ, ВРЕМЯ В ПУТИ СОСТАВИТ 4 ЧАСА**

АО «РЖД» в пятницу запустило скоростные поезда «Ласточки» из Москвы в Кострому, время в пути сократится с 6 до 4 часов по сравнению с обычными поездами, сообщил на церемонии запуска поездов **глава РЖД Олег Белозеров**.

«Мы сегодня запускаем «Ласточку» из Москвы в Кострому. Это новый, более удобный маршрут, это всего 4 часа, новый подвижной состав, несколько классов обслуживания, от 799 рублей начинается стоимость билетов, удобство, комфорт. По сравнению с маем пассажирооборот вырос в 2,5 раза, 8 тыс. человек в прошлом месяце воспользовались нашими услугами, сейчас уверены, что «Ласточка» даст серьезный прирост», – сказал он. Расстояние между Москвой и Костромой – 335 км, время в пути обычных поездов составляет 6 часов.

**Губернатор Костромской области Сергей Ситников** добавил, что прежде железнодорожное сообщение между Москвой и Костромой было очень неудобным.

«Нужно было выезжать в ночь, приезжать рано утром. Многие из-за неудобства поездов отдавали предпочтение автомобилям. Все вы понимаете, что это ведет к травматизму, гибели людей. Появление этого поезда поможет сократить эти проблемы. Сегодня даже на автомобиле от Москвы до Костромы закладывают 6-7 часов, причем до Подмоскovie доезжаем быстро, а в ближнем Подмоскovie можно стоять 2 часа. С появлением «Ласточки» проблема во многом снимается», – сказал он.

Губернатор подчеркнул, что в пятницу в Костроме сняты все ограничения для туристов.

«Сегодня у нас сняты все ограничения, связанные с гостиничным бизнесом, ресторанами, кафе, с возможностью посещать все культурные центры. Конечно, мы ждем туристов, и появление поезда дает серьезные возможности для приезда в Кострому туристических групп», – подчеркнул Ситников.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.17.07; РЖД ВОЗОБНОВЯТ МЕЖДУНАРОДНОЕ ПАССАЖИРСКОЕ СООБЩЕНИЕ С БЕЛОРУССИЕЙ, ВЕДУТ ПЕРЕГОВОРЫ СО СТРАНАМИ СНГ**

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) после получения разрешения на восстановление пассажирского ж/д сообщения с Белоруссией, планирует запустить первые поезда из Калининграда, ведет переговоры со странами СНГ о возобновлении международного сообщения.

«Первые, конечно, самые быстрые – это будут калининградские поезда, потому что они уже ходят (транзитом через Белоруссию – ИФ) и останавливаются каждый день», – сообщил журналистам **заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Дмитрий Пегов**.

По его словам, после получения разрешения, РЖД понадобится три дня на возобновление пассажирского ж/д сообщения с Белоруссией.

«Нет, такой карты (восстановления международного пассажирского сообщения – ИФ) пока нет, это все курируется Роспотребнадзором, поэтому мы строго придерживаемся всех рекомендаций, которые необходимы. В том числе у нас сейчас именно по калининградскому поезду существует ограничение 100 человек (по территории Евросоюза – ИФ), поэтому здесь переговоры по всем направлениям (со странами СНГ – ИФ) ведутся, но мы восстановим быстро прямые поезда с Санкт-Петербургом, Москвой с Минском, здесь нет никаких проблем», – сообщил Пегов.

РЖД с 1 июля возобновили движение пассажирских поездов между Калининградом и основной территорией России. Поезда следуют транзитом через Литву и Белоруссию.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.17.07; ПАДЕНИЕ «ДАЛЬНИХ» Ж/Д ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ В РФ ПО ИТОГАМ ГОДА МОЖЕТ СОСТАВИТЬ 30% – ЗАМГЛАВЫ РЖД**

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) прогнозирует по итогам 2020 года 30%-ное падение перевозок пассажиров в поездах дальнего следования в РФ.

«Очень сложно мне говорить. Я думаю, что мы вытянем, наверное, процентов 30, чтобы падение было. Но, конечно же, надо стараться хотя бы, за исключением этих месяцев, восстановить хотя бы то, что мы перевозили зимой ежемесячно», – заявил журналистам **заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Дмитрий Пегов.**

«Я про дальнее (следование – ИФ). Пригородное движение у нас практически все регионы восстановили полностью график движения поездов, поэтому я с пригородным движением не вижу никаких проблем. Люди активно пользуются услугами пригородных железнодорожных компаний. Я думаю, пригородные железнодорожные компании даже, наверное, у нас, хотелось бы мне, и план выполнили. Потому что мы видим активность. Да, есть регионы, где еще спад – Санкт-Петербург, Ленинградская область. Но в целом пригородное движение у нас сейчас идет очень хорошо», – сказал Пегов.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.17.07; РЖД ФИКСИРУЮТ СРЕДНЮЮ ЗАПОЛНЯЕМОСТЬ ПЕЗДОВ ДАЛЬНОГО СЛЕДОВАНИЯ НА УРОВНЕ 70-80%, В АВГУСТЕ ПЛАНИРУЮТ ВЕРНУТЬ ЕЩЕ ДО 40 ПЕЗДОВ**

Количество занятых мест в поездах дальнего следования на данный момент составляет порядка 70-80%, сообщил журналистам **заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Дмитрий Пегов.**

«Хорошая загрузка, но мы стараемся не допускать, чтоб битком поезда шли, это сейчас не нужно. Стараемся держать заполняемость на уровне 70-80%, чтобы пассажирам было комфортно», – сказал Пегов.

По его словам, РЖД уже восстановили более половины отмененных ранее поездов дальнего следования.

«Сейчас у нас где-то 70% (поездов – ИФ) от уровня прошлого года, но мы понимаем, что и авиация сейчас переключилась с международных рейсов на внутренние, поэтому мы стараемся просто удовлетворить все потребности, авиация не со всех городов летает, а мы региональные перевозки и на юг, и сообщение между регионами делаем», – отметил он.

«У нас на 20 числа будет зимний график, как мы называем, это график, который у нас был в январе. И мы уже сейчас ведём подготовку, и я думаю, что в августе у нас уже появится дополнительно где-то ещё поездов 20-40 для вывоза граждан с юга. Мне кажется, немного в этом году сместится курортный сезон, и он начнётся немного попозже, и мы насчитываем на очень хорошую перевозку на август и первую половину сентября», – сказал Пегов.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.17.07; СУД ОШТРАФОВАЛ СИБАНТРАЦИТ ЗА СТРОИТЕЛЬСТВО Ж/Д ПУТЕЙ В НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ БЕЗ РАЗРЕШЕНИЯ**

Арбитражный суд Новосибирской области признал АО «Сибирский антрацит» (входит в группу «Сибантрацит») виновным в строительстве железнодорожных путей и углепогрузочной станции без разрешения, сообщила **пресс-служба** Западно-Сибирской транспортной прокуратуры.

«АО «Сибирский антрацит» признано виновным в совершении административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 9.5 КоАП РФ («Строительство объектов капитального строительства без разрешения на строительство» – ИФ), ему назначено наказание в виде штрафа в размере 250 тыс. рублей», – говорится в сообщении.

Основанием для обращения в суд стали результаты проведенной в марте 2020 года проверки Новосибирской транспортной прокуратуры. Было установлено, что «Сибантрацит» без разрешения на строительство выполняет работы по проекту железнодорожного пути необщего пользования от станции Восточная до станции Кольванская Западно-Сибирской железной дороги.

«В этой связи Новосибирским транспортным прокурором руководству АО «Сибирский антрацит» внесено представление, по результатам рассмотрения которого строительство приостановлено до получения разрешительных документов, к дисциплинарной ответственности привлечено 6 должностных лиц», – сообщает прокуратура.

По данным картотеки суда, АО «Сибирский антрацит» является застройщиком объекта. Основной подрядчик – ОАО «РЖД» в лице Центральной дирекции по ремонту пути (филиал ОАО «РЖД»), договор с ней был заключен 10 января 2020 года.

Как сообщалось, в мае 2019 года группа «Сибантрацит» объявила тендер на выбор генподрядчика строительства железнодорожных путей необщего пользования АО «Сибирский антрацит». Проект предполагал строительство углепогрузочной станции Кольванская и соединительного железнодорожного пути от станции Восточная. Работы должны были начаться 1 июля 2019 года и завершиться вводом в эксплуатацию не позднее чем через год, к июлю 2020 года.

Согласно информации, размещенной на сайте группы, в 2020 году в Новосибирской области должно завершиться строительство 25-километрового участка железнодорожного пути пропускной способностью 20 млн тонн в год.

По данным «Сибантрацита», в настоящее время для транспортировки угля с участков добычи в Новосибирской области используются 40 км технологических автодорог, три железнодорожные погрузочные станции и девять погрузочных фронтов протяженностью 3 км.

В группу «Сибантрацит» входят АО «Сибирский антрацит» и ООО «Разрез Восточный», которые добывают антрацит категории УНГ в Новосибирской области, а также крупный производитель угля в Кемеровской области – ООО «Разрез Кийзасский». В 2020 году добычу в Амурской области начало ООО «Огоджинская угольная компания». Также входящее в группу ООО «Сибантрацит Кузбасс» (Кемеровская область) только готовится к освоению месторождений.

Ранее сообщалось, что объем добычи группы в 2019 году составил 23,7 млн тонн, что на 1,7% меньше, чем годом ранее. Новосибирские предприятия произвели 14,1 млн тонн антрацита марки УНГ, «Разрез Кийзасский» – 9,6 млн тонн угля марки «Т».

### **ТАСС; 2020.16.07; ФАС ПОДГОТОВИЛА НОВОЕ ОПРЕДЕЛЕНИЕ МОНОПОЛИЙ. ОНО МОЖЕТ КОСНУТЬСЯ «ГАЗПРОМА» И «ТРАНСНЕФТИ»**

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России планирует изменить определение естественной монополии, это может коснуться «Газпрома», «Транснефти», РЖД. Об этом заявил **глава ФАС Игорь Артемьев** в программе «Диалог» на канале «Россия-24».

«В мире давно уже понятие естественной монополии сформулировано совершенно по-другому. И мы сейчас вот в так называемом пятом антимонопольном пакете, в законах, которые мы готовим, мы хотели бы дать другое определение естественной монополии», – отметил Артемьев.

Глава ФАС пояснил, что ведомство хотело бы дать определение монополии, которое в Европе постепенно набирает силу: линейный протяженный объект, создание альтернативы которого экономически нецелесообразно, и объект инфраструктуры. «То есть, когда ты говоришь об инфраструктуре, что мы хотим сейчас, разрушив закон о естественных монополиях, сделать? Мы хотим признать: понятие естественной монополии сохранится вот с таким определением – собственно в самом «Газпроме» естественной монополией только газовую трубу, в «Транснефти» – только саму трубу. Значит, в железных дорогах <...> – мосты, шпалы, тоннели, но ни в коем случае не ремонты и все прочее, что сопровождает перевозки», – отметил он.

Артемьев также считает, что назвать естественной монополией Внуково, Шереметьево и Домодедово – «это просто бред», или порты на Дальнем Востоке или на Черном море, принадлежащие разным группам лиц, разным собственникам. «Они как сумасшедшие конкурируют за потребителя, за перевозку товаров», – подчеркнул глава ФАС.

«Если мы только совершим эту реформу через нацплан [развития конкуренции] до 2025 года, то у нас появятся огромные возможности у самих монополий, часть из них перестанет быть естественными монополиями, просто останутся доминирующими субъектами, уйдут из-под жесточайшего контроля», – добавил Артемьев.

При этом сохранится антимонопольный и тарифный контроль почти по всему периметру, где это нужно, но станет возможным привлечение частных инвестиций. «Можно будет продать, условно говоря, в РЖД там 49%, если будет надо, и ничего страшного не произойдет. Да, контроль отдавать им нельзя над инфраструктурными монополиями. Тогда нужно будет посмотреть на госкорпорации, зачем они в таком виде существуют, каким имуществом они обладают», – указал глава антимонопольной службы.

<https://tass.ru/ekonomika/8980987>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.20.07; ВЫВОЗНОЙ РЕЙС ИЗ США ЗАБРАЛ 367 РОССИЯН**

Пятнадцатый **вывозной рейс** из США вылетел в Россию с 367 гражданами РФ на борту, сообщил в понедельник посол в США Анатолий Антонов.

«Мы проводили уже пятнадцатый по счету самолет для россиян, застрявших в США в самый разгар пандемии коронавирусной инфекции. Пассажирами **рейса** стали 367 человек, в том числе семь младенцев», – говорится в его ответах на вопросы СМИ, опубликованных на странице дипмиссии в Facebook.

Всего в ходе подобной работы на данный момент вывезены почти пять тысяч россиян, добавил дипломат.

«Сегодня в Москву вылетели 68 человек, нуждавшихся в незамедлительной репатриации по неотложным причинам гуманитарного характера», – добавил Антонов.

<https://ria.ru/20200720/1574573229.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.20.07; САМОЛЕТ С ВЫВЕЗЕННЫМИ ИЗ АФРИКИ РОССИЯНАМИ ПРИБЫЛ В МОСКВУ**

Самолет с гражданами России, которых вывезли из нескольких стран Африки, прибыл в столичный аэропорт Шереметьево, передает корреспондент РИА Новости.

Официальный представитель МИД России Мария Захарова ранее рассказала агентству, что «африканское турне» – сложнейший по логистике **вывозной рейс**, который позволит вернуться на родину десяткам российских граждан из самых отдаленных уголков Африки

– проходило с 16 по 20 июля. Маршрут охватил семь стран: 16-17 июля – Танзания, Либерия, Гана, Камерун; 18 июля – Уганда, Кения и снова Танзания; 19-20 июля – Иордания и, наконец, Москва.

Комментируя РИА Новости детали «турне», Захарова рассказала, что в ходе первой части людей забрали из пяти стран и перевезли в Танзанию, откуда они отправились транзитом через Иорданию в Москву. По словам официального представителя МИД России, «это действительно, наверное, самый сложный рейс».

Захарова подчеркнула, что «аэропорты в некоторых странах открывались только под российский борт, они в принципе не работают».

По ее словам, у россиян в этих странах не было возможности присоединиться к **вывозным рейсам** других государств, чтобы транзитом через них оказаться на родине. «То есть они просто (были) заблокированы», – отметила она.

Представитель МИД рассказала, что сложность также заключалась и в «климатических условиях – жара, эпидемиологическая обстановка и просто погодные условия».

Отвечая на вопрос о том, кто возвращается в Россию, она указала, что это «люди с разными судьбами: это и люди, которые там работали, это и члены семей – у всех были свои обстоятельства». «Это долгожданная история», – сказала она.

Захарова также обратила внимание на то, что «количество людей, за которыми полетели, меньше, чем количество людей, которые готовили этот полет». «Там порядка более 100 человек, а готовили этот **рейс**... – одного экипажа только человек 40», – указала она.

Официальный представитель МИД России подытожила, что это «тот самый случай, когда один за всех и все за одного».

<https://ria.ru/20200720/1574572494.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.19.07; ВЫВОЗНОЙ РЕЙС ДОСТАВИТ 37 РОССИЯН ИЗ ТАШКЕНТА ВО ВЛАДИВОСТОК**

Авиакомпания «Уральские авиалинии» в воскресенье доставит 37 россиян из Ташкента во Владивосток спецрейсом, организованным в условиях ограничения авиасообщения из-за пандемии коронавируса, сообщили РИА Новости в **пресс-службе** посольства РФ в республике.

Власти Узбекистана с 16 марта приостановили транспортное сообщение с другими странами из-за угрозы распространения коронавируса. Для иностранных граждан и соотечественников организуются **вывозные** спецрейсы на родину.

«Спецрейс авиакомпании «Уральские авиалинии» вылетел 19 июля из Ташкента во Владивосток в 05.51 (03.51 мск). На борту – 37 граждан России и 30 иностранных граждан», – сказал представитель посольства.

По данным посольства РФ, к настоящему моменту чартерными авиарейсами на родину из Узбекистана были вывезены более 3,6 тысячи россиян. В марте-июле чартеры «Аэрофлота», «Уральских авиалиний» и Uzbekistan Airways также летали в Москву, Екатеринбург, Казань, Новосибирск, Ростов-на-Дону и Санкт-Петербург.

<https://ria.ru/20200719/1574549467.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.20.07; ВЫВОЗНОЙ РЕЙС ИЗ БАКУ ДОСТАВИЛ В ЕКАТЕРИНБУРГ 146 РОССИЯН**

**Вывозной рейс** в воскресенье доставил в Екатеринбург 146 россиян из столицы Азербайджана Баку, сообщает оперативный штаб Свердловской области по борьбе с коронавирусом.



«Из Азербайджана в Екатеринбург прибыли 146 россиян. Семьдесят четыре пассажира **вывозного** борта, прибывшего из Баку, были направлены в обсервацию до получения отрицательных тестов на COVID-19», – говорится в сообщении.

Уточняется, что остальные 72 пассажира при поддержке оперштабов субъектов отправились в свои регионы.

<https://ria.ru/20200719/1574552539.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.20.07; СВЫШЕ СТА РОССИЯН ВЕРНУЛИСЬ НА РОДИНУ РЕЙСОМ ЕРЕВАН-ЕКАТЕРИНБУРГ**

Свыше 100 россиян вернулись 19 июля на родину **рейсом** Ереван-Екатеринбург в условиях ограничения воздушного сообщения из-за мер по борьбе с распространением коронавируса, сообщили в **пресс-службе** посольства РФ в Армении.

В дипмиссии отметили, что по получении информации о готовящемся **вывозном рейсе** для армянских граждан по маршруту Ереван – Екатеринбург – Ереван посольство проработало возможность использования перелета для возвращения россиян на родину.

«Были получены необходимые согласования с российскими региональными властями, министерствами и ведомствами, а также оперативным штабом при правительстве России. В итоге мы рады сообщить, что 19 июля указанным авиарейсом домой смогли вернуться еще 110 россиян», – отмечается в сообщении, размещенном на странице диппредставительства в Facebook.

По данным посольства, в общей сложности в рамках комплексной работы из Армении вывезено 2621 человек. «Работа по организации возвращения россиян домой продолжается», – заявили в дипмиссии.

<https://ria.ru/20200719/1574550322.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.18.07; ЗАХАРОВА РАССКАЗАЛА О ВЫВОЗНОМ «АФРИКАНСКОМ ТУРНЕ»**

Официальный представитель МИД России Мария Захарова рассказала РИА Новости о подробностях организации «африканском турне» – вывоза граждан России на родину сразу из нескольких стран Африки.

С 16 по 20 июля проходит «африканское турне» – сложнейший по логистике **вывозной рейс**, который позволит вернуться на родину десяткам российских граждан из самых отдаленных уголков Африки. Маршрут охватил семь стран: 16-17 июля – Танзания, Либерия, Гана, Камерун; 18 июля – Уганда, Кения и снова Танзания; 19-20 июля – Иордания и, наконец, Москва.

Комментируя агентству детали «турне», Захарова рассказала, что сейчас завершилась первая его часть, «когда из пяти стран собрали людей, которых сейчас привезли в Танзанию». «Завтра (начинается – ред.) вторая часть операции, когда вместе с присоединившимся в Танзании российским гражданами, они отправятся транзитом через Иорданию в Москву», – отметила она.

По словам официального представителя МИД России, «это, действительно, наверное, самый сложный **рейс**...».

Захарова подчеркнула, что «аэропорты в некоторых странах открывались только под российский борт, они в принципе не работают».

По ее словам, у российских граждан в этих странах не было возможности присоединиться к **вывозным рейсам** других государств, чтобы транзитом через них оказаться на родине. «То есть они просто (были) заблокированы», – отметила она.

Представитель МИД рассказала, что сложность также заключалась и в «климатических условиях – жара, эпидемиологическая обстановка и просто погодные условия».

Отвечая на вопрос о том, кто возвращается в Россию, она указала, что это «люди с разными судьбами: это и люди, которые там работали, это и члены семей – у всех были свои обстоятельства». «Это долгожданная история, которую мы сейчас поведим», – добавила она.

Захарова также обратила внимание на то, что «количество людей, за которыми полетели, меньше, чем количество людей, которые готовили этот полет». «Там порядка более 100 человек, а готовили этот рейс... – одного экипажа только человек 40», – указала она.

Официальный представитель МИД России подытожила, что это «тот самый случай, когда один за всех и все за одного».

<https://ria.ru/20200718/1574542808.html>

### **ТАСС; 2020.18.07; ОЧЕРЕДНОЙ СПЕЦРЕЙС «АЭРОФЛОТА» С ГРАЖДАНАМИ РФ ВЫЛЕТЕЛ ИЗ ПАРИЖА В МОСКВУ – ПОСОЛЬСТВО**

Очередной специальный рейс «Аэрофлота» с 157 гражданами РФ вылетел из Парижа в Москву. Об этом говорится в распространенном в субботу сообщении российского посольства в Париже.

«**Вывозной рейс** «Аэрофлота» SU2459 с гражданами Российской Федерации вылетел из аэропорта Шарль-де-Голль 18 июля в 19:12 по местному времени, – отмечается в сообщении. – На борту самолета, следующего по маршруту Париж – Москва, 168 пассажиров. Из них 157 – граждане РФ, а также 8 граждан Франции, 2 гражданина Нидерландов и один гражданин Греции».

Как пояснили дипломаты, «многие россияне следуют на родину транзитом через Париж из третьих стран благодаря налаженному взаимодействию посольства России во Франции с Минкомсвязью России и коллегами из диппредставительств по всему миру».

Предыдущий подобный рейс «Аэрофлота» из Парижа был 11 июля.

### **ТАСС; 2020.18.07; «АЭРОФЛОТ» ОТКРЫЛ РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ В ОРСК И ПЕНЗУ ИЗ МОСКВЫ**

Авиакомпания «Аэрофлот» в субботу открыла регулярные рейсы из Москвы в Орск (Оренбургская область) и Пензу, сообщила пресс-служба перевозчика.

Рейсы Москва – Орск – Москва и Москва – Пенза – Москва будут выполняться ежедневно.

Первый рейс SU 1060 из Шереметьево в Орск, согласно информации онлайн-табло московского аэропорта, вылетел в 2:10 мск, обратный рейс из Орска совершил посадку в 8:17 мск. Рейс SU 1544 в Пензу вылетел из Шереметьево в 9:50 мск и вернулся в Москву в 13:38.

Ранее гендиректор авиакомпании Виталий Савельев на встрече с президентом РФ **Владимиром Путиным** заявлял о том, что «Аэрофлот» планирует в 2020 году восстановить перевозки на 50%, до 30 млн пассажиров. В 2019 году группа компаний перевезла 60,7 млн пассажиров.

<https://tass.ru/ekonomika/8999381>

### **ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ВИТАЛИЙ ВОЛОВАТОВ; 2020.17.07; В РОСАВИАЦИИ ПРЕДЛОЖИЛИ СУБСИДИРОВАТЬ ПЕРЕЛЁТЫ В ТРУДНОДОСТУПНЫЕ ЗОНЫ**

Для поддержки населения с невысоким доходом из труднодоступных населённых пунктов Арктической зоны России необходимо рассмотреть возможность субсидирования таких перелётов для всех пассажиров – без учёта возраста. Об этом на заседании Совета по

Арктике и Антарктике при Совфеде заявил замруководителя Федерального агентства воздушного транспорта Олег Сторчевой.

«В целях обеспечения транспортной доступности населения, проживающего в отдалённых и труднодоступных населённых пунктах с низким доходом, предлагается рассмотреть возможность субсидирования отдельных программ поддержки внутрирегиональных перевозок пассажиров. Субсидировать тариф перевозки воздушным транспортом без возрастных ограничений», – сказал он.

Он также добавил, что основной объём воздушных перевозок пассажиров на сегодняшний день приходится на двадцать направлений. Это, в частности, аэропорты Мурманска, Архангельска, Анадыря, Нарьян-Мара, Салехарда, Норильска, Хатанги, Тикси и Певека.

«Они должны стать основными аэропортовыми комплексами для удовлетворения спроса населения на воздушные перевозки. Это позволит обеспечить лучшую их доступность», – заключил Олег Сторчевой.

Напомним, что в рамках того же заседания Совета по Арктике и Антарктике в Минвостокразвития призвали запустить с 2021 года программу субсидирования внутрирегиональных пассажирских перевозок. Планируется, что федеральный бюджет компенсирует половину затрат на местные маршруты Дальнего Востока и Арктики, а остальное дадут регионы.

<https://www.pnp.ru/economics/v-rosaviacii-predlozhili-subsidirovat-perelyoty-v-trudnodostupnye-zony.html>

### **ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЕЛЕНА БОТОРОЕВА; 2020.16.07; ОГУЛЬ ПРИЗВАЛ УСКОРИТЬ СОГЛАСОВАНИЕ ПОПРАВОК ОБ ОКАЗАНИИ ПЕРВОЙ ПОМОЩИ НА БОРТУ САМОЛЁТА**

Необходимо ускорить согласование документов, которые призваны регулировать оказание первой медицинской помощи на борту, заявил на заседании **Экспертного совета по совершенствованию организации медицинской помощи на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры** его глава, депутат Госдумы Леонид Огуль. Об этом сообщает **пресс-служба** парламентария.

В настоящее время законодательство не даёт чётких ответов на вопросы, могут ли оказывать медпомощь на борту врачи из числа пассажиров, могут ли они пользоваться бортовыми аптечками и как регулируются вопросы их ответственности. Рабочая группа из представителей авиакомпаний и Минздрава должна была согласовать перечень содержимого аптечек первой помощи и комплекта медицинских средств для использования бортпроводниками и врачами из числа пассажиров на борту, а также утвердить порядок оказания первой помощи пассажирам воздушного судна, типовую программу подготовки бортпроводников, включающую оказание первой медицинской помощи.

**Представители Минтранса и Центра санитарной авиации** сообщили, что работа над этими документами завершена, все они уже переданы на согласование в Минздрав.

Огуль напомнил, что профильные министерства ещё в 2018 году разработали поправки в Воздушный кодекс в части медицинского обеспечения полётов воздушных судов, однако в январе 2019 года проект получил отрицательный ответ из Главного управления Администрации Президента. **Представители Минтранса** в ответ на вопрос, как продвигается работа, **сообщили**, что документ готов и на следующей неделе будет вынесен на рассмотрение в Правительство.

Депутат указал, что только за первый квартал 2019 года произошло 44 случая, связанных с оказанием на борту первой помощи пассажирам. «В 38 случаях экипаж принял решение о незапланированной посадке на запасной аэродром, незапланированный аэродром или возврате в аэропорт вылёта, в пяти случаях зафиксирована смерть пассажиров», – сообщил Огуль.

Члены совета также обсудили поправки в закон «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации», позволяющие оснастить все воздушные суда автоматическими наружными дефибрилляторами. Законопроект пока не принят из-за продолжающихся согласований между Минздравом и Минпромторгом. Огуль также призвал кабмин ускорить принятие этих поправок.

«Если мы сможем добиться того, что наши самолёты будут оснащены профессиональными аптечками и автоматическими дефибрилляторами, бортпроводники будут подготовлены оказывать первую помощь, а пассажиры-врачи будут законодательно защищены в случае, если их попросят помочь пассажиру, перелёты станут намного безопаснее», – подчеркнул Леонид Огуль.

<https://www.pnp.ru/social/ogul-prizval-uskorit-soglasovanie-popravok-ob-okazanii-pervoy-pomoshhi-na-bortu-samolyota.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.17.07; «ПОБЕДА» ХОЧЕТ ОЦЕНИТЬ РИСКИ РЕСТРУКТУРИЗАЦИИ ИЛИ РАСТОРЖЕНИЯ СДЕЛОК НА 15 BOEING-737 MAX**

Авиакомпания «Победа» планирует нанять сторонних юристов, чтобы оценить риски реструктуризации или расторжения договоров лизинга 15 самолетов Boeing-737 MAX, следует из материалов закупки.

Победитель конкурса также должен сопровождать переговоры компании с лизингодателем, подготовить необходимую документацию для обновления сделок.

За такие услуги «Победа» готова заплатить до \$60 тыс.

Сейчас в авиапарке «Победы» (входит в группу «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) ) 30 Boeing-737-800 Next Generation. Также компания является заказчиком двадцати более современных Boeing-737 MAX. Пятнадцать из них она собиралась взять в 10-летний лизинг у ирландской SMBC Aviation Capital (сделка оценивалась в \$1,125 млрд), пять – в 9-летний лизинг у ирландско-американской GECAS (за \$375 млн). Поставка первых трех машин ожидалась в прошлом году, в 2020 г. должны были прийти еще десять.

Однако в марте 2019 г. после двух авиакатастроф с участием 737 MAX (в Эфиопии и Индонезии) их поставки и полеты прекратились по всему миру. Руководство Boeing признало, что причиной обоих происшествий стал сбой в работе системы MCAS, которая автоматически корректирует положение самолета в воздухе.

Федеральное управление гражданской авиации США (FAA) и Boeing (SPB: BA) в настоящее время проводят сертификационные полеты MAX. В корпорации рассчитывают получить разрешение для возобновления поставок самолетов в III квартале.

### **ТАСС; 2020.16.07; В МИД ЗАЯВИЛИ, ЧТО УСЛОВИЯ ДЛЯ ВОССТАНОВЛЕНИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ С ГРУЗИЕЙ ПОКА НЕ ВЫПОЛНЕННЫ**

Условия для восстановления авиасообщения с Грузией, среди которых прекращение русофобской кампании и отсутствие каких-либо угроз для туристов из РФ, пока не выполнены. Об этом заявил в четверг **заместитель министра иностранных дел России Андрей Руденко** в открытом интервью первому заместителю генерального директора ТАСС Михаилу Гусману.

По его словам, всем хорошо известно, почему летом прошлого года был введен запрет на авиасообщение с Грузией. «Мера эта вынужденная, временная, – отметил дипломат. – Условия ее отмены хорошо известны: стабилизация ситуации в этой стране, прекращение русофобской кампании, исчезновение каких-либо угроз для российских туристов. Пока эти условия не выполнены. Как только эти условия будут соблюдены, Россия не замедлит восстановить воздушное сообщение».

Кроме того, приближающиеся парламентские выборы в Грузии в ноябре этого года накладывают отпечаток на внутреннюю ситуацию с точки зрения ее безопасности, уверен Руденко. «К сожалению, определенные силы в Грузии не заинтересованы в улучшении

отношений с Россией и прибегают к антироссийской риторике, – указал **замминистра**. – К сожалению, это не дает оснований говорить о том, что в таких условиях безопасность наших туристов будет обеспечена. Поэтому я призвал бы российских граждан пока не торопиться покупать путевки в Грузию».

«Мы ждем, что Тбилиси сделает соответствующие выводы из прошлогодней истории и в дальнейшем будет выстраивать отношения с Москвой более прагматично, не взирая на собственные политические процессы, – подчеркнул Руденко. – Мы готовы развивать отношения с Грузией на взаимовыгодной партнерской основе. И заинтересованы в том, чтобы наши отношения вышли из тупика, в котором они оказались не по нашей воле».

По указу **президента РФ**, российским авиакомпаниям с 8 июля 2019 года временно запрещено осуществлять воздушные перевозки в Грузию. С этой же даты вступило в силу решение **Минтранса РФ** о приостановке полетов грузинских авиакомпаний в Россию. Российские власти пошли на этот шаг после того, как 20 июня того же года несколько тысяч человек устроили в Тбилиси у здания парламента антироссийский митинг. Поводом для массовой акции стало участие депутата Госдумы Сергея Гаврилова и других делегатов из России в работе Межпарламентской ассамблеи православия, которая была организована принимающей стороной в стенах грузинского парламента.

<https://tass.ru/politika/8980801>

### **ТАСС; 2020.16.07; РОСАВИАЦИЯ ПОДАЛА В АРБИТРАЖ МОСКВЫ ИСК О ВЗЫСКАНИИ С ТУРЕЦКОЙ ONUR AIR БОЛЕЕ 27 МЛН РУБ.**

**Росавиация** подала в арбитражный суд Москвы иск с требованием взыскать с турецкой авиакомпании Onur Air более 27 млн руб. Это следует из картотеки арбитражных дел. Подробности иска не раскрываются.

Третьей стороной по делу привлечена Госкорпорация по организации воздушного движения, которая обеспечивает аэронавигацию в России. Как сообщили ТАСС в **пресс-службе** корпорации, причина иска – имеющаяся у Onur Air задолженность за оказанные авиакомпании услуги по аэронавигационному обслуживанию в период с августа по октябрь 2019 года.

«Подача иска **Росавиацией** и привлечение национального провайдера аэронавигационного обслуживания ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» в качестве третьего лица в таких случаях является стандартной практикой», – пояснили в **пресс-службе** корпорации.

<https://tass.ru/ekonomika/8983317>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.16.07; АЭРОПОРТЫ ТАТАРСТАНА ГОТОВЫ К ВОЗОБНОВЛЕНИЮ МЕЖДУНАРОДНОГО АВИАСООБЩЕНИЯ**

Международные аэропорты Татарстана «Казань» и «Бегишево» готовы возобновить обслуживание международных рейсов, решение должно быть принято на уровне федеральных властей, сообщила руководитель **пресс-службы** главы республики Лилия Галимова.

«Вопрос международного авиасообщения – это вопрос, прежде всего, федерального уровня... В части готовности инфраструктурной у нас два международных аэропорта, они в принципе готовы в любое время, как только будет принято соответствующее решение, готовы возобновить эту работу и организовать это авиасообщение», – сказала Галимова журналистам.

**Росавиация** ранее сообщила, что направила обращения авиавластям ряда стран с предложениями по возобновлению рейсов, уже получены ответы о заинтересованности возобновить авиасообщение. Ведомство отметило, что международное авиасообщение будет возобновляться после снятия властями конкретных государств ограничений на



въезд граждан России, а также оценки санитарно-эпидемиологической обстановки в этих странах.

В министерстве транспорта и дорожного хозяйства Татарстана уточнили, что аэропорты республики в первом полугодии этого года обслужили более 913 тысяч пассажиров, что на 52,6% меньше, чем за тот же период 2019 года. Пассажиропоток международного аэропорта «Казань» упал на 53,1% и составил 718,9 тысячи человек. Международный аэропорт «Бегишево» обслужил 172,5 тысячи человек (минус 53,5%).

Снижение показателей, по информации **регионального минтранса**, произошло из-за падения объемов пассажирских воздушных перевозок в связи с распространением новой коронавирусной инфекции во втором квартале.

<https://ria.ru/20200716/1574447003.html>

### **ПРАЙМ; 2020.16.07; ЗОНА, СВОБОДНАЯ ОТ ВИРУСОВ, МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ В «ШЕРЕМЕТЬЕВО»**

Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ) тестирует проекты по созданию свободных от вирусов зон в аэропорту «Шереметьево», одной из воздушных гаваней ОАЭ и Японии, заявил журналистам **глава фонда Кирилл Дмитриев**.

По мнению Дмитриева, «единственный и самый эффективный способ открыть границы» – это проводить тестирование всех пассажиров, вылетающих из страны, перед рейсом.

«Мы начали пилотный проект по тестированию в аэропорту «Шереметьево», одном из аэропортов в ОАЭ и в Японии для того, чтобы отработать модель полного тестирования пассажиров при отлете», – рассказал он.

«Мы называем эту модель virus-free airport hubs (свободные от вирусов воздушные транспортные узлы – ред.), то есть фактически аэропорты, где все люди, приходящие туда, либо тестируются на входе, либо приходят со справками. И мы знаем, что аэропорт в результате этого является чистой проверенной зоной, и дальнейшие рейсы выполняются с наименьшим риском.

Массовое тестирование – ключ к тому, чтобы восстановить туризм и полеты, уверен Дмитриев.

Российско-японская система диагностики коронавируса EMG, созданная при участии РФПИ, является одной из самых быстрых и точных в мире, позволяя получать результат за 30 минут. Система активно применяется в российских больницах, лабораториях, на промышленных предприятиях.

<https://1prime.ru/News/20200716/831784235.html>