



## Ежедневный мониторинг СМИ

29 ИЮЛЯ 2020

### СОДЕРЖАНИЕ

КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2020.28.07; «АЭРОФЛОТУ» ВОЛЬЮТ КАПИТАЛА; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОДОБРИЛО ДОПЭМИССИЮ АКЦИЙ АВИАКОМПАНИИ .....	5
ИЗВЕСТИЯ; ЮЛИЯ РОМАНОВА; 2020.29.07; «ИНДЕКС «ПЛАТОНА»: КАК ДАЛЬНОБОЙЩИКИ ВЫЕЗЖАЮТ ИЗ ПАНДЕМИИ; ДАННЫЕ ГОССИСТЕМЫ ПОМОГЛИ ОБЪЕКТИВНО ОЦЕНИТЬ ВЛИЯНИЕ КОРОНАВИРУСА НА РЫНОК АВТОМОБИЛЬНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК .....	5
ГИПЕРИН; ИРИНА КОСТИКОВА; 2020.28.07; НОВЫЕ ДОРОГИ И МОСТЫ: КАКИМ БУДЕТ ЮЖНЫЙ ОБХОД НИЖНЕГО НОВГОРОДА .....	8
ТАСС; 2020.28.07; ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ ФЦП РАЗВИТИЯ КРЫМА И СЕВАСТОПОЛЯ СОСТАВИТ 300 МЛРД РУБЛЕЙ .....	10
ТАСС; 2020.28.07; АКСЕНОВ: СТРОИТЕЛЬСТВО ПРЯМОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ИЗ КЕРЧИ В СИМФЕРОПОЛЬ НЕЦЕЛЕСООБРАЗНО .....	11
ТАСС; 2020.28.07; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОДОБРИЛО ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ВЫПУСК АКЦИЙ «АЭРОФЛОТА» .....	12
ГТРК МУРМАНСК; 2020.29.07; РАБОТЫ В РАМКАХ НАЦИОНАЛЬНОГО ПРОЕКТА В ОБЛАСТНОМ ЦЕНТРЕ ПРОВЕРИЛА ПРЕДСТАВИТЕЛЬНАЯ ДЕЛЕГАЦИЯ .....	12
НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»; СЕРГЕЙ ШИРЯЕВ; 2020.29.07; МУРМАНСКАЯ ОБЛАСТЬ: СТРОИТЕЛИ ПРОДОЛЖАЮТ ВОЗВОДИТЬ МОСТ ЧЕРЕЗ РЕКУ КОЛА .....	13
ВЕСТИ В 20:00; ТАТЬЯНА РЕМИЗОВА; 2020.28.07; ПАМЯТКА ДЛЯ ТУРИСТОВ: ЧТО ЖДЕТ РОССИЯН, СОБИРАЮЩИХСЯ В ТУРЦИЮ ИЛИ НА ЗАНЗИБАР .....	14
ПЕРВЫЙ КАНАЛ; КРИСТИНА ЛЕВИЕВА; 2020.28.07; НАХАБИНО ТЕПЕРЬ НЕ ПРОСТО СТАНЦИЯ ПРИГОРОДНЫХ ЭЛЕКТРИЧЕК, А НАСТОЯЩИЙ ВОКЗАЛ НА МЦД .....	15
ВЕСТИ В 20:00; МАКСИМ ОПАРИН; 2020.28.07; ПОДМОСКОВНУЮ СТАНЦИЮ НАХАБИНО НЕ УЗНАТЬ ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ .....	16
ПЕРВЫЙ КАНАЛ; ИВАН ПРОЗОРОВ; 2020.28.07; В РОССИИ ВВЕДЕНА ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ФИКТИВНЫЙ ТЕХОСМОТР .....	16
ВЕСТИ В 20:00; АЛЕКСАНДР БУЗАЛАДЗЕ; 2020.28.07; НЕЛЕГАЛЬНЫЙ ТЕХОСМОТР ПРИВЕДЕТ К ШТРАФУ В 300 ТЫСЯЧ РУБЛЕЙ .....	17
ВЕСТИ. ДЕЖУРНАЯ ЧАСТЬ; ИВАН ЗУЕВ; 2020.27.07; ЗА НЕЛЕГАЛЬНЫЙ ТЕХОСМОТР – УГОЛОВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ .....	18
НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»; 2020.28.07; «АВТОДОР» ПОДНИМАЕТ ЦЕНЫ НА ПРОЕЗД ПО СКОРОСТНЫМ ТРАССАМ .....	18
НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»; ЛЕОНИД МУРАВЬЕВ; 2020.28.07; МЕЖДУ НИЖНИМ НОВГОРОДОМ И МАКАРЬЕВСКИМ МОНАСТЫРЕМ НАЧАЛО КУРСИРОВАТЬ СКОРОСТНОЕ СУДНО .....	19
НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»; 2020.28.07; ЛЬГОТНЫЕ АВИАБИЛЕТЫ, ДЕТСКИЕ ЛАГЕРЯ И КАФЕ: МИХАИЛ ДЕГТЯРЕВ РАССКАЗАЛ О ПЛАНАХ НА АВГУСТ.19	
ВЕСТИ В 20:00; ТАТЬЯНА ПРОСКУРЯКОВА; 2020.27.07; ПИРАТСКИЙ «САПСАН»: САЙТЫ-ДВОЙНИКИ СТАЛИ МАССОВО ПРОДАВАТЬ ФАЛЬШИВЫЕ БИЛЕТЫ .....	19

---

РИА НОВОСТИ; 2020.28.07; МЭР ПРЕДЛОЖИЛО СОЗДАТЬ ГРУППУ ПО ИНВЕСТИЦИЯМ В УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ .....	19
КОММЕРСАНТЬ FM; СВЕТЛАНА БЕЛОВА, ЯНА ПАШАЕВА; 2020.28.07; ТРАССЕ ДО КАЗАНИ ПОДБИРАЮТ СТРОИТЕЛЕЙ; ТЕНДЕРЫ НА КАКУЮ СУММУ ОБЪЯВИЛ «АВТОДОР» .....	20
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА, МАРИНА ТРУБИЛИНА; 2020.28.07; ТЫ ВЕРЬ В ДОРОГУ; НАЧИНАЕТСЯ СТРОИТЕЛЬСТВО СКОРОСТНОЙ ТРАССЫ МОСКВА – КАЗАНЬ .....	21
РБК; 2020.28.07; ХУСНУЛЛИН ПОДДЕРЖАЛ ИДЕЮ ПОДВЕСТИ ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ К АЭРОПОРТУ СИМФЕРОПОЛЯ.....	23
КОММЕРСАНТЬ; ПОЛИНА ТРИФОНОВА, ИЛЬЯ УСОВ, ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2020.29.07; ГОСБАНКИ ПЕРЕСЕЛИ НА ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ; СБЕРБАНК И ВТБ ПЛАНИРУЮТ ВПИСАТЬСЯ В ПРОГРАММУ МОДЕРНИЗАЦИИ .....	23
КОММЕРСАНТЬ; СКР ОБЪЯСНИЛ, ЧТО СДЕЛАЛ ЗА 57 МЕСЯЦЕВ РАССЛЕДОВАНИЯ ТЕРАКТА НАД СИНАЕМ; 2020.29.07; ВЗОРВАЛИ, А ТЕПЕРЬ ШТРАФУЮТ; ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ РОССИЯН НАКАЗАЛИ В ЕГИПТЕ ЗА ОТСУТСТВИЕ ДОКАЗАТЕЛЬСТВ ТЕРАКТА НА БОРТУ САМОЛЕТА А321 .....	25
КОММЕРСАНТЬ; 2020.28.07; РОССИЯ МОЖЕТ ВОЗОБНОВИТЬ ПОЛЕТЫ В ЮЖНУЮ КОРЕЮ, ОАЭ, ВЕНГРИЮ, НА МАЛЬДИВЫ И КУБУ .....	26
ВЕДОМОСТИ; ДАРЬЯ МОЛОТКОВА, АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.29.07; «АЭРОФЛОТУ» ДЛЯ ПРЕОДОЛЕНИЯ КРИЗИСА НАДО ПРОДАТЬ АКЦИЙ ПРИМЕРНО НА 100 МЛРД РУБЛЕЙ; ВЫКУПАТЬ ИХ ПРИДЕТСЯ ГОСУДАРСТВУ И ГОСКОМПАНИЯМ.....	26
ВЕДОМОСТИ; АРТЕМ ГИРШ; 2020.29.07; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОДОБРИЛО ДОПЭМИССИЮ «АЭРОФЛОТА»; ГОСУДАРСТВО СОХРАНИТ КОНТРОЛЬНЫЙ ПАКЕТ В АВИАКОМПАНИИ .....	28
ВЕДОМОСТИ; ГЛЕБ МИШУСТИН; 2020.29.07; ЕВРОКОМИССИЯ НЕ РАЗРЕШИТ ВЪЕЗД РОССИЯНАМ С 1 АВГУСТА; СИТУАЦИЯ С COVID-19 В РОССИИ НЕДОСТАТОЧНО БЛАГОПРИЯТНА, СЧИТАЮТ В ЕС.....	28
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2020.29.07; ЖЕЛЕЗНО ДОРОЖЕ; ОАО РЖД ПЛАНИРУЕТ ВЗЯТЬ С ГРУЗОВЛАДЕЛЬЦЕВ 1,8 ТРЛН РУБ.....	29
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.29.07; «ТРАНСКОНТЕЙНЕР» ЗАПРЕТИЛ ПЕРЕВОЗИТЬ СВОИ КОНТЕЙНЕРЫ В ПОЛУВАГОНАХ; РАЗРЕШИТЬ ТАКОЙ СПОСОБ ПРЕДЛАГАЕТ ВЛАДЕЛЕЦ КРУПНОГО ОПЕРАТОРА ВЛАДИМИР ЛИСИН.....	31
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.29.07; ДЕЛО ПАХНЕТ ПЕРЕГАРОМ; ПЕРСПЕКТИВА ПОЯВЛЕНИЯ АЛКОЗАМКОВ В РОССИЙСКИХ АВТОМОБИЛЯХ НЕ ЗА ГОРАМИ .....	32
ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ БАГДАСАРОВ; 2020.29.07; СМОТРИ В ОБА: НЕЛЕГАЛЬНЫЙ ТЕХОСМОТР МОЖЕТ ЗАКОНЧИТЬСЯ ТЮРЬМОЙ; ЧТО ГРОЗИТ ПО НОВОМУ ЗАКОНУ НЕАККРЕДИТОВАННЫМ ОПЕРАТОРАМ И ЭКОНОМНЫМ АВТОВЛАДЕЛЬЦАМ .....	34
КОММЕРСАНТЬ; ЮЛИЯ ТИШИНА; 2020.29.07; «ВЫМПЕЛКОМ» ДОГОНЯЕТ ПОЕЗД; ОПЕРАТОР ИНВЕСТИРУЕТ В СЕТЬ В СТОЛИЧНОМ МЕТРО .....	36
КОММЕРСАНТЬ FM; 2020.28.07; ЭЛЕКТРОСАМОКАТЫ ПРОПИШУТ В ПДД; ПОВЫСЯТ ЛИ ЭТИ НОВОВВЕДЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ .....	37
РБК; ВЛАДИСЛАВ СКОБЕЛЕВ, АНАСТАСИЯ СКРЫННИКОВА; 2020.28.07; СБЕРБАНК И MAIL.RU GROUP РЕШИЛИ ИНВЕСТИРОВАТЬ В СЕРВИС	

---

АРЕНДЫ САМОКАТОВ; СБЕРБАНК И MAIL.RU GROUP ВЕДУТ ПЕРЕГОВОРЫ О ПОКУПКЕ ДОЛИ В URENT, СЕРВИСЕ АРЕНДЫ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ. ПОСЛЕ СДЕЛКИ ОН СТАНЕТ ЧАСТЬЮ ПРИЛОЖЕНИЯ «СИТИМОБИЛА». РАНЕЕ ТАКУЮ УСЛУГУ ЗАПУСТИЛ UBER, ХОТЯ ОКУПАЮТСЯ ТАКИЕ ПРОЕКТЫ С ТРУДОМ .....	39
КОММЕРСАНТЬ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2020.29.07; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ПРОШЛАСЬ ПО ЗАКУПКАМ; ГОСАУДИТОРЫ ПРИЗНАЛИ КОНТРАКТНУЮ СИСТЕМУ НЕДОСТАТОЧНО ЭФФЕКТИВНОЙ .....	40
КОММЕРСАНТЬ; ЮЛИЯ ТИШИНА; 2020.28.07; В ИНФРАСТРУКТУРЕ НЕ СОШЛИСЬ ЦИФРЫ; ПРОЕКТЫ «ЦИФРОВОЙ ЭКОНОМИКИ» НЕ УСПЕВАЮТ ЗА СРОКАМИ .....	41
ГОВОРИТ МОСКВА; 2020.28.07; В АССОЦИАЦИИ ТУРОПЕРАТОРОВ СООБЩИЛИ О МИЛЛИОНАХ РОССИЯН, ГОТОВЫХ УЕХАТЬ ЗА РУБЕЖ .....	43
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2020.28.07; В ГОСДУМЕ БУДЕТ СФОРМИРОВАНА РАБОЧАЯ ГРУППА ПО ПОДГОТОВКЕ НОВОГО ЗАКОНА О ТУРИЗМЕ.....	44
РИА НОВОСТИ; 2020.28.07; АБХАЗИЯ ПРОДЛЕВАЕТ ОГРАНИЧЕНИЯ НА ВЪЕЗД ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА .....	44
РИА НОВОСТИ; 2020.28.07; ВЫЯСНИЛОСЬ, КАК ТУРИСТЫ БУДУТ В БУДУЩЕМ ПУТЕШЕСТВОВАТЬ ПО ЕВРОПЕ .....	44
РИА НЕДВИЖИМОСТЬ; 2020.28.07; ЯРОСЛАВСКОЕ НАПРАВЛЕНИЕ МЖД ЖДУТ ИЗМЕНЕНИЯ В 2020 ГОДУ .....	44
ТАСС; 2020.28.07; ОКОЛО 80 МЛН ПАССАЖИРОВ ВОСПОЛЬЗОВАЛИСЬ МЦД С МОМЕНТА ОТКРЫТИЯ.....	45
ПРАЙМ; 2020.28.07; СБЕРБАНК ПРОФИНАНСИРУЕТ ПОСТАВКУ ВАГОНОВ СТОИМОСТЬЮ 18 МЛРД РУБЛЕЙ ДЛЯ МЦД .....	45
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ТАИСИЯ АСКЕРОВА; 2020.28.07; РУКАВИШНИКОВА: В СФЕРЕ РАЗВИТИЯ ЛЕГКОВОГО ТАКСИ НЕОБХОДИМА СТАНДАРТИЗАЦИЯ.....	45
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ГЕННАДИЙ МЕЛЬНИК; 2020.28.07; АГРЕГАТОРЫ ТАКСИ МОГУТ БЫТЬ ПРИВЛЕЧЕНЫ К СОЛИДАРНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА УЩЕРЬ ПАССАЖИРУ .....	47
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕНА АНИСИМОВА; 2020.28.07; ПОЖАРНУЮ ТЕХНИКУ ПРЕДЛАГАЮТ НЕ ШТРАФОВАТЬ ЗА ПРОЕЗД ПО ДОРОГАМ БЕЗ СПЕЦРАЗРЕШЕНИЙ .....	48
ТАСС; 2020.28.07; МОСТ ЧЕРЕЗ ЗЕЮ В БЛАГОВЕЩЕНСКЕ ПЛАНИРУЮТ СДАТЬ РАНЬШЕ СРОКА .....	49
ТАСС; 2020.28.07; В КРАСНОДАРЕ К НОЯБРЮ СМОДЕЛИРУЮТ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР ОТ НОВОГО АЭРОПОРТА К М-4 «ДОН».....	50
ТАСС; 2020.28.07; УЩЕРЬ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЕ ТУВЫ ОТ ПАВОДКА ОЦЕНИВАЮТ В 339 МЛН РУБЛЕЙ .....	50
РИА НОВОСТИ; 2020.28.07; СУД ОШТРАФОВАЛ АВТОРА ФЕЙКА О ВЗРЫВЕ ЗОЛОТОГО МОСТА ВО ВЛАДИВОСТОКЕ.....	51
РИА ФАН; СЕРГЕЙ ГАГАРИН; 2020.28.07; ЭКС-ДЕПУТАТ ЗАКСА БАБИЧ ВСТУПИЛАСЬ ЗА ПЕТЕРБУРГСКОЕ МЕТРО .....	51
ФЕДЕРАЛ ПРЕСС; 2020.28.07; ЭКСПЕРТ ОБЪЯСНИЛ, ПОЧЕМУ МЕТРО ПЕТЕРБУРГА НЕ ВОШЛО В ПЯТЕРКУ ЛУЧШИХ .....	52
АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ; СЕРГЕЙ ЗАЙЦЕВ; 2020.28.07; ОТДЫХ СОСТОИТСЯ. КАК В ПОЕЗДАХ БУДУТ ОБЕСПЕЧИВАТЬ БЕЗОПАСНОСТЬ ПАССАЖИРОВ?..	52
ЭКСПЕРТ; 2020.28.07; ИНВЕСТИЦИИ ОАО «РЖД» В РАЗВИТИЕ СВЕРДЛОВСКОЙ МАГИСТРАЛИ ПРЕВЫСИЛИ 10,8 МЛРД РУБЛЕЙ В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ .....	54

---

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.28.07; В МИНТРАНСЕ НАЗВАЛИ СРОК ВОССТАНОВЛЕНИЯ ПЕРЕВОЗОК ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ ...	55
РИА НОВОСТИ; 2020.28.07; ПРОЕКТИРОВЩИКИ ВСМ МОСКВА-КАЗАНЬ ПОДАЛИ ИСК К «ДОЧКЕ» РЖД .....	56
РИА НОВОСТИ; 2020.28.07; РЖД ОПУБЛИКОВАЛИ ДЕКЛАРАЦИЮ С ОБЯЗАТЕЛЬСТВАМИ ПО ЭКОЛОГИИ И ОЗЕРУ БАЙКАЛ .....	56
ТАСС; 2020.28.07; ПОЕЗДА В АВГУСТЕ СВЯЖУТ СИМФЕРОПОЛЬ С АДЛЕРОМ И РОСТОВОМ-НА-ДОНУ .....	57
РИА НОВОСТИ; 2020.28.07; ГРЕЦИЯ 1 АВГУСТА ОТКРОЕТ ШЕСТЬ ПОРТОВ ДЛЯ КРУИЗНЫХ ЛАЙНЕРОВ.....	58
ПРАЙМ; 2020.28.07; ЗАМГЛАВЫ РОСМОРРЕЧФЛОТА ТАРАСЕНКО ПОКИНЕТ СВОЙ ПОСТ .....	58
РИА НОВОСТИ; 2020.28.07; БОЛЕЕ 63 ТЫСЯЧ РОССИЯН ВЕРНУЛИСЬ ВЫВОЗНЫМИ РЕЙСАМИ НА РОДИНУ .....	58
РИА НОВОСТИ; 2020.28.07; В РОСАВИАЦИИ РАССКАЗАЛИ О РОСТЕ ПАССАЖИРОПОТОКА АВИАКОМПАНИЙ .....	59
ПРАЙМ; 2020.28.07; СТОИМОСТЬ АВИАТОПЛИВА В РОССИИ В ИЮЛЕ ВЫРОСЛА К ИЮНЮ НА 0,37%.....	59
ТАСС; 2020.28.07; «АЭРОФЛОТ» ПРОДАЛ БОЛЕЕ 3,5 ТЫС. АВИАБИЛЕТОВ НА РЕЙСЫ В СТАМБУЛ .....	60
ТАСС; 2020.28.07; TURKISH AIRLINES ВОЗОБНОВИТ ПОЛЕТЫ ИЗ СТАМБУЛА В САНКТ-ПЕТЕРБУРГ 2 АВГУСТА .....	60
ПРАЙМ; 2020.28.07; АВИАКОМПАНИИ РАСПИСАЛИ ГРАФИК СТАРТА ПОЛЕТОВ В ТУРЦИЮ .....	60
РИА НОВОСТИ; 2020.28.07; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ВОЗОБНОВЯТ РЕЙСЫ В ТУРЦИЮ С ДЕСЯТОГО АВГУСТА.....	61
РИА НОВОСТИ; 2020.28.07; ПОЛЕТЫ В ТУРЦИЮ И ВЕЛИКОБРИТАНИЮ ИЗ ВНУКОВО ВОЗОБНОВЯТСЯ В АВГУСТЕ .....	61
ТАСС; 2020.28.07; АЭРОПОРТ ПЛАТОВ ВОЗОБНОВЛЯЕТ МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ С 3 АВГУСТА .....	62
КОММЕРСАНТЪ НОВОСИБИРСК; ОКСАНА ПАВЛОВА; 2020.29.07; ТУРПОХОД К ТОЛМАЧЕВО; АНТ УАРИ РЕКОНСТРУИРУЕТ АЭРОВОКЗАЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС НОВОСИБИРСКОГО АЭРОПОРТА .....	62
РИА НОВОСТИ; 2020.28.07; РЕКОНСТРУКЦИЯ АЭРОПОРТА ТОЛМАЧЕВО ОБОЙДЕТСЯ В 13,7 МЛРД РУБЛЕЙ.....	64
ТАСС; 2020.28.07; РЕГУЛЯРНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ АРХАНГЕЛЬСК – КОТЛАС – ЧЕРЕПОВЕЦ ОТКРОЕТСЯ С 31 ИЮЛЯ .....	64
ТАСС; 2020.28.07; МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТЕРМИНАЛ В АЭРОПОРТУ МАХАЧКАЛЫ ОТКРОЕТСЯ ЛЕТОМ 2021 ГОДУ .....	65
ТАСС; 2020.28.07; В АЭРОПОРТУ ГОРОДА ОХА НА САХАЛИНЕ В 2021 ГОДУ СМОНТИРУЮТ НОВУЮ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНУЮ ПОЛОСУ .....	65

## ПУБЛИКАЦИИ

### **КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2020.28.07; «АЭРОФЛОТУ» ВОЛЬЮТ КАПИТАЛА; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОДОБРИЛО ДОПЭМИССИЮ АКЦИЙ АВИАКОМПАНИИ**

**Премьер-министр Михаил Мишустин** распорядился провести допэмиссию акций «Аэрофлота». Таким образом российское правительство собирается помочь государственной авиакомпании, которая, как и вся отрасль, жестоко пострадала из-за пандемии коронавируса. Объем допэмиссии не сообщается, она пройдет по открытой подписке, при этом государство должно как минимум сохранить текущую долю в компании. Доли миноритариев в результате размоются: на новости о допэмиссии акции компании упали на 3,5%.

Правительство проведет допэмиссию «Аэрофлота», но с условием сохранения контроля государства над компанией. Распоряжение о допэмиссии **премьер-министр Михаил Мишустин** подписал 24 июля. Она пройдет по открытой подписке, а по итогам доля государства должна быть не меньше нынешних 51,17%. Также акционерами компании являются институциональные инвесторы, у которых 35,7%, у физических лиц 5,1%, 4,3% – квазиказначейский пакет, еще 3,5% принадлежит «Ростеху».

Рынок негативно отреагировал на новости о допэмиссии.

Акции «Аэрофлота» упали к 13:00 мск на 3,5%, до 84,54 руб. за штуку.

О плане поддержки крупнейшего авиаперевозчика в стране через выкуп его акций впервые написал Reuters в июне. Со ссылкой на источники агентство сообщало, что сумма допэмиссии может составить 80 млрд руб., что близко к текущей капитализации компании, которая на тот момент приближалась к 100 млрд руб. Среди возможных покупателей помимо государства назывались ВТБ и РФПИ. Со слов одного из собеседников агентства, правительство купит акции на 50 млрд руб., а остальные приобретут в равных пропорциях ВТБ и РФПИ. В РФПИ подтверждали интерес к инвестициям в «Аэрофлот».

**Глава Минтранса Евгений Дитрих**, подтвердив обсуждение допэмиссии, говорил, что авиаперевозчик уже выбрал свою квоту отраслевых субсидий на 7,9 млрд руб., но проблемы у компании остаются.

«Аэрофлот», как и вся отрасль, сильно пострадал от падения пассажирских перевозок в результате коронавируса и принятых властями ограничительных мер.

Наибольшие потери связаны с закрытием международного авиасообщения, которое власти РФ намерены постепенно восстанавливать с 1 августа: для начала полеты откроются в Великобританию, Турцию и Танзанию. «Аэрофлот», который делал основную ставку на перевозку транзитных пассажиров из Азии в Европу, пострадал от закрытия границ больше других крупных российских авиакомпаний. В первом квартале текущего года чистый убыток компании вырос на 42,8%, до 22,5 млрд руб. Выручка составляла 123,9 млрд руб.

<https://www.kommersant.ru/doc/4433758>

### **ИЗВЕСТИЯ; ЮЛИЯ РОМАНОВА; 2020.29.07; «ИНДЕКС «ПЛАТОНА»: КАК ДАЛЬНОБОЙЩИКИ ВЫЕЗЖАЮТ ИЗ ПАНДЕМИИ; ДАННЫЕ ГОССИСТЕМЫ ПОМОГЛИ ОБЪЕКТИВНО ОЦЕНИТЬ ВЛИЯНИЕ КОРОНАВИРУСА НА РЫНОК АВТОМОБИЛЬНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК**

На фоне паники в начале пандемии автомобильные грузоперевозки вместе с другими отраслями экономики прошли и через ажиотажный спрос, и через падение объемов.

Общий пробег грузовиков по федеральным трассам начал возвращаться к «докоронавирусным» значениям лишь летом. К концу июля разрыв с показателями 2019-го сократился до 8%, сразу на 12 процентных пунктов улучшившись по сравнению с апрелем, сообщил гендиректор «РТ-Инвест Транспортные Системы» (РТТС, компания-оператор госсистемы «Платон») Антон Замков.

Причиной турбулентности в апреле-мае, считают эксперты, стала неразбериха с пропускным режимом для фур в регионах и правилами мониторинга здоровья водителей. Для анализа состояния отрасли в этот период правительство использовало данные «Платона»: статистика системы, по мнению представителей логистического бизнеса, отражает объективную картину происходящего.

**Аграрии в плюсе**

Прогнозные значения на июнь и июль, основанные на анализе статистики госсистемы «Платон», полностью подтвердились – ситуация улучшается с каждым месяцем, отметил Антон Замков.

– Если в июне сокращение пробега большегрузов составило порядка 11% к аналогичному периоду прошлого года, то июль демонстрирует дальнейшее восстановление, на сегодня снижение около 8%, – пояснил глава РТТС.

По его мнению, есть все основания ожидать дальнейшего роста показателей экономической активности автомобильных грузоперевозчиков.

По данным госсистемы, быстрее других восстанавливаются перевозки сельхозпродукции: в мае и июне они показали рост на 1% по отношению к аналогичным периодам 2019 года, а в июле аграрии были в плюсе уже на 5%.

Превысила прошлогодние показатели и строительная отрасль, прибавив в мае на 7% и на 4% в июне и июле. С опережением значений 2019-го работали во втором летнем месяце логисты и перевозчики сборных грузов (+2%), а также грузоперевозчики из добывающей промышленности (+2%) и ритейла (+4%).

Максимальное падение перевозок 12-тонниками произошло в апреле – в этом месяце оно составило -19,8%. Подтверждают эту статистику и оценки **министерства транспорта России**. Объем перевозок грузов автотранспортом внутри страны в марте-апреле этого года снизился на 29%, информировал ранее **глава Минтранса Евгений Дитрих**.

**Проверка вирусом**

Пандемия коронавируса стала настоящим испытанием на прочность для транспортно-логистической отрасли не только в России, но и по всему миру, отметила исполнительный директор национального союза экспертов в сфере транспорта и логистики (СЭЛ) Ольга Федоткина.

– Пока продовольственный сегмент оставался стабильным и даже демонстрировал рост в отдельные периоды ажиотажного потребительского спроса, перевозки непродовольственных товаров, а также промышленных грузов сокращались двузначными темпами, – констатировала она.

По данным СЭЛ, пик падения был зафиксирован в самом начале пандемии, когда на границах только вводились карантинные меры – он составил порядка 25%. В это же время приостановили работу большинство компаний в Евросоюзе и России, а в регионах частично закрылись границы регионов для грузового транспорта.

– Самым тяжелым были апрель – начало мая, пока была паника, неразбериха с запретом на деятельность, правилами перемещения, пропускным режимом, – пояснила Ольга Федоткина.

В первые месяцы лета, по оценкам Национального союза экспертов в сфере транспорта и логистики, российский рынок перевозок смог восстановиться во многом благодаря отложенному спросу.

**Объективный взгляд**

Состояние рынка грузоперевозок и уровень экономической активности в стране в период самоизоляции с помощью данных «Платона» анализирует правительство России..

На основе цифровых данных, передающихся с двенадцатитонников, Минэкономразвития разработало индикаторы оперативного мониторинга ситуации с коронавирусом и ежедневного расчета индекса экономической активности. Этот индекс основан на шести оперативных показателях: потреблении электроэнергии, перевозка грузов (по информации системы «Платон»), погрузка на железнодорожном транспорте, оборот предприятий торговли и услуг (по данным контрольно-кассовой техники), экспорта и импорта товаров (по оперативной информации таможи). Об этом глава ведомства Максим Решетников в мае сообщал президенту на совещании по поддержке экономики и социальной сферы.

Заменить бумажную пропускную систему грузовиков в регионах и использовать бортовые устройства «Платона» предложили перевозчики, чтобы обеспечить в период инфекционной вспышки бесперебойную доставку продуктов и товаров первой необходимости. Протестирована она была во время чемпионата мира по футболу в 2018 году на иностранных автобусах. На территорию 11 городов-организаторов мундиала могли въезжать только транспортные средства, оснащенные бортовыми устройствами «Платон». Их маршруты в онлайн-режиме передавались надзорным службам и в специально созданную транспортную дирекцию, рассказал председатель межотраслевого экспертного совета по развитию грузовой автомобильной и дорожной отрасли (МОЭС) Борис Рыбак.

– В «Платоне» уже есть все маршруты более 1,3 млн грузовиков, данные полумиллиона перевозчиков. Полученная статистика важна для оценки соответствия критериям при оказании финансовой помощи автотранспортным предприятиям, пострадавшим в течение пандемии, – считает председатель МОЭС.

Кроме того, сведения госсистемы дают точную статистику о количестве грузовиков, ежедневно пересекающих государственную границу. Эти данные позволяют оценить экспорт и импорт товаров грузовым автотранспортом, подчеркнул гендиректор РТИТС Антон Замков.

### Масочный спрос

Автомобильные грузоперевозки в России с наступлением глобальной пандемии прошли одновременно через высокий спрос, отмечает гендиректор компании «Рустраспедишн», руководитель департамента международных автоперевозок ассоциации ведущих автотранспортных операторов (АВАТО) Кондратий Гайкевич.

– В апреле и мае мы, наоборот, зафиксировали локальные пики спроса и соответствующий рост грузоперевозок по сравнению с 2019 годом, – рассказал он. – Для этого проявили гибкость и высокую готовность бизнеса к новым рискам в виде пандемии. При этом появились новые и срочные заказы на международные перевозки, в частности, на транспортировку медицинских масок и других актуальных в начале эпидемии товаров.

Однако, по оценке АВАТО, рынок до сих пор находится в неопределенном состоянии: отдельные перевозчики восстанавливают объемы после спада в апреле, другие после периода высокого спроса в ожидании дальнейшего развития ситуации.

По мнению Кондратия Гайкевича, показательной в этом плане может стать осень. Он также отметил, что для объективного анализа состояния рынка грузоперевозок во время вспышки COVID-19 логично и разумно использовать данные «Платона». Согласны с ним и коллеги-эксперты по логистической отрасли.

### Значимые цифры

Во время карантина система статистики «Платон» еще раз подтвердила свою значимость, так как она позволяет собирать огромный массив полезных данных для государства и всего рынка грузоперевозок, считает главный аналитик ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» (ЦТЛ) Андрей Ионин.

– Конкурентное преимущество России в том, что на отечественном транспорте уже созданы и функционируют несколько информационных инфраструктур с федеральным охватом. Это, в частности, «Платон», единая государственная информационная система обеспечения транспортной безопасности (ЕГИС ОТБ) и другие системы **Минтранса России**, – перечислил Андрей Ионин.

По его мнению, информационная инфраструктура успешно функционирует по всей стране и сегодня необходимо расширять ее возможности под новые государственные задачи.

– Нужно создавать потребительские сервисы для бизнеса и граждан, обеспечить сопряжение между собой российских и зарубежных систем в интересах мультимодальных и трансграничных перевозок, – полагает аналитик. – В житейской аналогии – мы купили смартфон, на который пошли основные затраты, а теперь можем просто, быстро и относительно дешево устанавливать на него необходимые цифровые сервисы.

<https://iz.ru/1041173/iuliia-romanova/index-platona-kak-dalnoboishchiki-vyvezhaiut-iz-pandemii>

### **ГИПЕРНН; ИРИНА КОСТИКОВА; 2020.28.07; НОВЫЕ ДОРОГИ И МОСТЫ: КАКИМ БУДЕТ ЮЖНЫЙ ОБХОД НИЖНЕГО НОВГОРОДА**

В 2020 году в Нижегородской области стартует реализация заключительной части крупнейшего проекта транспортной инфраструктуры – строительство и реконструкция автомобильной дороги федерального значения М-7 «Волга» на участке с 442-го по 472-й км. После введения в эксплуатацию последней, четвертой, очереди Южного обхода транзитный транспорт наконец-то удастся вывести за пределы Нижнего Новгорода и Кстова, улучшив дорожную и экологическую ситуацию в регионе. Поскольку подрядчик для реализации первого и третьего этапов уже выбран и до начала работ осталось совсем немного времени, GiperNN решил выяснить, какие дороги, виадуки и мосты будут построены в Кстовском районе в ближайшие четыре года.

Что включает IV очередь Южного обхода?

Строительство Южного обхода стартовало в далеком 1984 году, а первая очередь была запущена в эксплуатацию 27 лет назад. Второй этап реализации проекта завершился в 2008 году, третий – в 2016-м. Наконец, в 2020 году в регионе начнутся работы над четвертой очередью Южного обхода, по завершении которых большегрузный транспорт со стороны Москвы и Казани сможет окончательно миновать Нижний Новгород.

Со строительством четвертой очереди будет завершено создание полноценного обхода с южной стороны по направлениям Москва – Казань – Китай. Транзитное движение по данному направлению будет полностью выведено за пределы областного центра и других прилегающих населенных пунктов. Это позволит разгрузить одну из основных транспортных магистралей Нижнего Новгорода. Речь идет об улицах Кузбасской, Удмуртской, Новикова-Прибоя, Ларина. Также улучшится ситуация в Кстове. Это окажет положительное влияние как на экологическую обстановку, так и на транспортную доступность региона.

В ФКУ «Упрдор Москва – Нижний Новгород» GiperNN сообщили, что общая протяженность участка строительства и реконструкции автодороги составит 36,03 километра. Она будет соответствовать технической 1-Б категории: четыре полосы движения шириной 3,75 метра каждая, разделительная полоса с металлическим барьерным ограждением шириной 2,7 метра. Проект включает в совокупности 21 искусственное сооружение: 3 разноуровневые развязки, 5 мостов, 9 путепроводов, 2 звероперехода и 2 виадука. Участок будет оснащен искусственным освещением. Расчетная скорость движения составит – 120 км/ч, разрешенная максимальная скорость – 110 км/ч.

Строительство четвертой очереди Южного обхода включает четыре этапа. В рамках первого и третьего пройдет подготовка территории и реконструкция 8,23 км действующей

автодороги на участке с 465-го по 473-й км. Наряду с расширением магистрали до четырех полос здесь будет возведена разноуровневая развязка на пересечении М-7 «Волга» с местной дорогой Р-162 «Работки – Парецкое», а также мост через реку Алеферовка и разворотная петля на 468 км.

Второй и четвертый этапы проекта подразумевают подготовку территории и строительство новой дороги от третьей очереди обхода Нижнего Новгорода в районе Шелокши с выходом на 465 км М-7 «Волга». Общая протяженность нового участка, который пройдет по пересеченной местности, – 27,8 км. По информации ФКУ «Упрдор Москва – Нижний Новгород», здесь появятся 19 искусственных сооружений:

двухуровневая транспортная развязка по типу «клеверный лист» в начальной точке на пересечении с автодорогой Кстово – Дальнее Константиново;

развязка по типу «труба», с помощью которой будет обеспечен выход на 465-й км М-7 «Волга»;

мосты через реки Озерка, Цедень, Шава и Дудоровка;

виадуки;

путепроводы;

зверопереходы в местах миграции животных.

На данный момент подрядчик, который возьмет на себя первый и третий этапы проекта, уже выбран. Он выйдет на объект после заключения государственного контракта и утверждения временных схем дорожного движения на период производства работ. Что же касается второго и четвертого этапов, то скорректированная проектная документация по ним готовится к отправке на государственную экспертизу, а о сроках их проведения можно будет говорить после получения положительного заключения экспертов.

Реализация проекта в целом охватит 2020–2024 годы. После запуска четвертой очереди Южного обхода в эксплуатацию для автомобилистов сократится время пути и ускорится доставка грузов.

Будет разгружен сложный и аварийный двухполосный отрезок действующей автодороги М-7 «Волга» от Ветчака до Работок. Существующая интенсивность движения на данном участке дороги составляет порядка 40 тысяч автомобилей в сутки, перспективная – 80 тысяч», – отметили в ФКУ «Упрдор Москва – Нижний Новгород.

Почему подрядчика выбрали со второй попытки?

Первый и третий этап строительства четвертой очереди Южного обхода Нижнего Новгорода обойдутся федеральному бюджету более чем в 4,1 млрд рублей. Правда, выбрать подрядную организацию для проведения работ с первого раза не удалось. Проведению объявленных на сайте госзакупок процедур и подписанию контракта с исполнителем воспрепятствовала жалоба компании «Просперти», направленная главе Федеральной антимонопольной службы России Игорю Артемьеву.

В обращении на имя руководителя ФАС приведены доводы, согласно которым выбранный способ определения исполнителя является неправомерным (вместо электронного аукциона объявлен открытый конкурс в электронной форме), а действия заказчика нарушают часть 5 статьи 24 закона «О контрактной системе» и содержат признаки состава административного правонарушения, предусмотренного частью 2 статьи 7.29 КоАП.

Рассмотрев жалобу заявителя, антимонопольное ведомство согласилось с его аргументами: 29 мая ФАС вынесло решение по делу № 20/44/105/994 о нарушении законодательства РФ о контрактной системе в сфере закупок. В связи с этим оператору электронной площадки выдано предписание об устранении выявленных нарушений путем аннуляции закупки в срок до 9 июня.

В июне было объявлено о проведении нового электронного аукциона. Начальная цена контракта осталась неизменной – 4 млрд 134 млн 245,219 тыс. рублей. Принять участие в торгах изъявила желание только одна фирма – ООО «Дорожная строительная компания»

из Твери. Подрядчик уже известен нижегородцам: не так давно эта организация получила право построить развязку на улице Циолковского в Сорновском районе Нижнего Новгорода.

Поскольку заявку на участие в аукционе подала только одна компания, он был признан несостоявшимся. Однако конкурсная комиссия признала документацию тверской компании соответствующей требованиям законодательства и приняла решение заключить с ней контракт. Сейчас процедура находится на стадии оформления.

Как будет вестись строительство?

Согласно извещению о внесении изменений в документацию о проведении электронного аукциона от 19.06.2020, контракт с подрядчиком по реализации первого и третьего этапов будет действовать до 31 декабря 2022 года. А ведь когда-то нижегородцы рассчитывали, что Южный обход будет достроен еще в прошлом году. В мае 2016 года экс-губернатор региона Валерий Шанцев говорил о том, что федеральные власти планируют заложить финансирование на четвертую очередь на 2017 год. Поскольку строительство изначально зависело от государственного бюджета, начать работы так и не удалось.

Конкретика появилась значительно позже – в ноябре 2019 года, когда **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** отчитался по данному вопросу перед **президентом РФ Владимиром Путиным**. Стоит отметить, что в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной транспортной инфраструктуры (КПМИ) обходы появятся не только у Нижнего Новгорода, но и у Рязани, Волгограда, Хасавюрта, Дербента, Владикавказа, Иванова и Набережных Челнов. Тогда же глава ведомства сообщил президенту, что реализация проектов **КПМИ** стартует в 2020 году.

В соответствии с графиком выполнения строительно-монтажных работ, представленным в материалах госзакупок, с момента подписания контракта и до конца текущего года подрядчик будет заниматься восстановлением и укреплением трассы, а также разбивкой земляного полотна. Затем он перейдет к рубке леса и расчистке площади от кустарника и будет проводить эти работы вплоть до июня 2021 года. Важно отметить, что указанные в графике даты могут быть скорректированы в соответствии с предложением победителя электронного аукциона. В перечне предусмотренных для подрядчика работ также называются:

рекультивация занимаемых под временное пользование земель и посев газонов;

укрепление обочин;

установка металлических барьерных ограждений и дорожных знаков;

нанесение дорожной разметки термопластиком;

устройство электроосвещения и так далее.

Ожидаемая продолжительность строительства в рамках первого и третьего этапов составляет 13 месяцев. О сроках реализации второго и четвертого этапов можно будет говорить после получения положительного заключения госэкспертизы. Завершить строительство четвертой очереди Южного обхода Нижнего Новгорода, а вместе с тем полностью реализовать крупнейший инфраструктурный проект в Нижегородской области, планируется в 2024 году.

<https://www.gipernn.ru/zhurnal/razvitie-regiona/stati/novye-dorogi-viaduki-i-mosty-kakim-budet-yuzhnyy-obhod-nizhnego-novgoroda>

### **ТАСС; 2020.28.07; ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ ФЦП РАЗВИТИЯ КРЫМА И СЕВАСТОПОЛЯ СОСТАВИТ 300 МЛРД РУБЛЕЙ**

Крым и Севастополь дополнительно получают 300 млрд рублей по федеральной целевой программе (ФЦП) социально-экономического развития этих регионов, которая ранее была продлена до 2024 года. Об этом во вторник журналистам сообщил **вице-премьер Марат Хуснуллин**.

«Крым и Севастополь суммарно [получат] 300 млрд рублей, из них 215 млрд рублей – это чисто программа по Крыму», – сказал он, отвечая на вопрос о дополнительном финансировании после продления ФЦП.

По словам **вице-преьера**, несмотря на пандемию есть все шансы для того, чтобы план ФЦП по Крыму на год был перевыполнен. «Несмотря на коронавирус, несмотря на то, что были ограничения достаточно серьезные, были проблемы, все-таки мы сегодня уверены, что Сергей Валерьевич [Аксенов, глава Крыма] со своей командой справится в этом году с планом, даже, надеюсь, что перевыполнит. Вообще, за последние годы это впервые, что по ФЦП у нас все шансы были не то что выполнить, а даже перевыполнить план», – подчеркнул **Хуснуллин**.

Вместе с тем, в Крыму может появиться график устранения отставаний для объектов ФЦП, которые не были сданы в срок. «Заслушали всех подрядчиков Федеральной целевой программы, и могу с уверенностью сказать, что те усилия, которые руководство Крыма принимает, объекты будут построены в срок. Те объекты, по которым было допущено отставание, мы для них [составим] график устранения отставаний», – сказал он.

Новая редакция федеральной целевой программы по развитию Крыма и Севастополя предполагает, что на строительство транспортной инфраструктуры на полуострове будет выделено 136 млрд рублей. «Можно сказать хорошую новость, что в новой ФЦП выделено 136 млрд [рублей] на новое транспортное строительство. Сегодня мы с Сергеем Валерьевичем подробно по каждому объекту прошлись, посмотрели сроки реализации, очередность, стоимость, посмотрели, какие могут быть технические задания», – сказал **Хуснуллин**.

Он отметил, что доработать вопрос планируется в течение ближайшего месяца.

«Составим доработанный вариант программы, приступим к строительству. По всем объектам мы еще раз приняли решение немедленно приступить к проектированию», – добавил **вице-премьер**.

О продлении ФЦП

Ранее 27 июля 2020 года **вице-премьер Марат Хуснуллин** сообщил журналистам, что документ о продлении Федеральной целевой программы (ФЦП) социально-экономического развития Крыма и Севастополя подписан, она пролонгирована до 2024 года.

На прошлой неделе по итогам встречи главы Минэкономразвития Максима Решетникова с главой Республики Крым Сергеем Аксеновым и врио губернатора Севастополя Михаилом Развожаевым сообщалось, что принято решение продлить ФЦП до 2024 года и увеличить ее объем до 1,2 трлн рублей, однако официально документ подписан не был.

ФЦП социально-экономического развития Крыма и Севастополя принята в 2014 году и призвана модернизировать инженерную, транспортную и социальную инфраструктуры. После предыдущей пролонгации она должна была действовать до 2022 года, финансирование предполагалось в объеме 961,2 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/9069925>

### **ТАСС; 2020.28.07; АКСЕНОВ: СТРОИТЕЛЬСТВО ПРЯМОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ИЗ КЕРЧИ В СИМФЕРОПОЛЬ НЕЦЕЛЕСООБРАЗНО**

Строительство прямой железной дороги от Керчи до Симферополя, которая проходила бы через город Белогорск в Крыму, нецелесообразно, сообщил журналистам глава Республики Крым Сергей Аксенов.

В июне 2020 года **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** сообщал журналистам, что проект организации прямого железнодорожного сообщения между Керчью и Симферополем будет посчитан и оценен с точки зрения стоимости и природоохранных мероприятий.

«Пока экономической обоснованности такого проекта нет, к сожалению», – сказал он по итогам совещания по реализации в регионе ФЦП по развитию Республики Крым и Севастополя, которое проводил **вице-премьер РФ Марат Хуснуллин**.

В ноябре 2017 года власти Крыма предложили построить на полуострове новую железную дорогу протяженностью 215 км от Керчи до Симферополя через Белогорск. Предложение вошло в проект концепции комплексного развития железных дорог региона. Сейчас железная дорога от Керчи до Симферополя проходит через город Джанкой на севере полуострова, что удлиняет маршрут. Глава Крыма Сергей Аксенов в интервью ТАСС сообщил, что власти региона обсуждают с правительством РФ организацию прямого железнодорожного сообщения между Керчью и Симферополем после запуска движения по Крымскому мосту.

<https://tass.ru/ekonomika/9070199>

### **ТАСС; 2020.28.07; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОДОБРИЛО ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ВЫПУСК АКЦИЙ «АЭРОФЛОТА»**

Правительство РФ одобрило дополнительный выпуск акций «Аэрофлота» при условии сохранения доли государства в авиакомпании не ниже 51,17%, говорится в распоряжении кабинета, размещенном на портале правовой информации.

«Осуществить в установленном порядке мероприятия, направленные на увеличение уставного капитала ПАО «Аэрофлот – российские авиалинии» путем дополнительного выпуска акций по открытой подписке», – отмечается в документе.

В настоящее время доля государства в уставном капитале «Аэрофлота» составляет 51,2%, при этом 40,9% обыкновенных акций находится в свободном обращении.

Котировки авиакомпании в ходе торгов на Московской бирже ускорили снижение на фоне новостей об одобрении допэмиссии. По состоянию на 12:35 мск, стоимость акций опускалась на 3,6% – до 84,5 рубля за штуку. При этом в минимуме цена акции опускалась до 82,86 рубля.

Ранее **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** отмечал, что «Аэрофлот» прорабатывает план по дополнительным объемам финансирования, которые возможно привлечь на рынке или же с помощью государства для поддержки операционной деятельности.

В свою очередь, представитель Российского фонда прямых инвестиций (РФПИ) сообщил ТАСС, что РФПИ и международные партнеры изучают возможность инвестиций в «Аэрофлот».

<https://tass.ru/ekonomika/9066439>

### **ГТРК МУРМАНСК; 2020.29.07; РАБОТЫ В РАМКАХ НАЦИОНАЛЬНОГО ПРОЕКТА В ОБЛАСТНОМ ЦЕНТРЕ ПРОВЕРИЛА ПРЕДСТАВИТЕЛЬНАЯ ДЕЛЕГАЦИЯ**

Работы в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» в областном центре проверила представительная делегация. Специалисты регионального правительства, **минтранса**, областной Думы, Совета депутатов Мурманска и ОНФ.

Улица Загородная. Серьезного ремонта здесь не было давно. И за давностью лет не сохранилось достоверной документации относительно расположения сетей тепло и водоснабжения.

Блиц: «А мы натыкаемся там водовод идет вот таких размеров, соответственно рядом устраивать канализацию ливневую невозможно».

Как следствие – непредвиденные остановки в работе, внеплановые согласования и пересогласования. Времени же остаётся всё меньше. Но сроки никто сдвигать не собирается.

Заместитель губернатора Мурманской области Оксана Астахова: «Во вторник у нас должны быть выданы решения согласованные заново с ресурсниками. На предмет того, каким образом мы ливневую канализацию здесь всё-таки проложим. Сроки у нас как было сказано уже по именно укладке асфальтового покрытия – все стараемся – до первого сентября».

Заместитель главы администрации г. Мурманска, председатель комитета по развитию городского хозяйства Эдуард Кольцов: «Совместными усилиями мы обеспечим выполнение тех намеченных планов, те строки, которые были обозначены».

Оптимизм надо подкреплять делами. И без того жёсткий контроль должен перерасти в тотальный мониторинг с решением вопросов всеми участниками процессов режиме онлайн.

Первый заместитель председателя Мурманской областной Думы (руководитель фракции «Единая Россия») Владимир Мищенко: «Те проблемы, которые возникли – они не в области законодательства, они, если позволите в головах определённых... Я уже не хочу тут особо, но ресурсники должны работать более плодотворно».

Ситуация на отдельных объектах крайне сложная. Есть случаи, когда зайдя на объект, начав работы, позже подрядчик, столкнувшись с непредвиденными техническими вопросами, оставил его на несколько недель.

Корреспондент Андрей Зайцев: «Одна из главных проблем, с которой сегодня сталкиваются муниципалитеты при ремонте дорожной инфраструктуры, это порой полное отсутствие взаимопонимания между заказчиком и подрядчиком. Один из примеров в областном центре – улица Инженерная».

Дорога буквально в разобранном виде. Сложно и пройти, и проехать.

Заместитель губернатора Мурманской области Оксана Астахова: «Мне кажется, что дело в подрядчике. Не знает, кто ответственное лицо, какой инженер, с которым можно решить вопросы сложные, возникающие на объекте».

Ко всем контрактам, предстоящим работам готовились заранее. Но пока и опыт предыдущих лет, и имеющиеся схемы взаимодействия сторон не всегда дают нужный результат.

Руководитель регионального исполкома ОНФ в Мурманской области Максим Сахневич: «Я понимаю всякие нюансы могут быть, но мы видим, что касается этого объекта – говорим, что нужно перед началом работ взаимодействие между региональными властями и муниципальными, между ресурсниками».

Действия в рамках национальных программ – как лакмусовая бумажка. Здесь проявляются эффективность и оперативность принятия решений, а так же вскрываются многие проблемы.

<https://murman.tv/news/russian-1/novosti/1595870054-raboty-v-ramkah-nacionalnogo-proekta-v-oblastnom-centre-proverila-predstavitelnaya-delegaciya>

### **НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»; СЕРГЕЙ ШИРЯЕВ; 2020.29.07; МУРМАНСКАЯ ОБЛАСТЬ: СТРОИТЕЛИ ПРОДОЛЖАЮТ ВОЗВОДИТЬ МОСТ ЧЕРЕЗ РЕКУ КОЛА**

Новый железнодорожный мост возводят строители через реку Кола под Мурманском. Русло реки почти очищено от обломков старой железнодорожной конструкции. Уже убрали два пролёта, которые рухнули в июне. Что еще необходимо сделать, чтобы окончательно связать два берега?

<https://www.vesti.ru/video/2209436>

### **ВЕСТИ В 20:00; ТАТЬЯНА РЕМИЗОВА; 2020.28.07; ПАМЯТКА ДЛЯ ТУРИСТОВ: ЧТО ЖДЕТ РОССИЯН, СОБИРАЮЩИХСЯ В ТУРЦИЮ ИЛИ НА ЗАНЗИБАР**

Ассоциация туроператоров России выпустила памятку туристу о том, как подготовиться к отдыху за рубежом. Возможностей для такого отпуска, по понятным причинам, пока немного – Евросоюз для нас все еще закрыт. А там, куда можно, целый список дополнительных требований.

Текст сюжета:

В августе возобновляются полеты в Турцию. С 1 августа – в Стамбул и Анкару, с 10 августа – на курорты в Анталию, Бодрум и Даламан.

«На сегодня по направлению Москва-Стамбул-Москва только на первую неделю полетов забронировано более трех с половиной тысяч билетов. Причем на самый первый рейс в Стамбул, который состоится 1 августа, билеты раскуплены почти полностью, на 99 процента», – рассказала пресс-секретарь «Аэрофлота» Юлия Спивакова.

При температуре выше 37,3 пассажир не может быть допущен на борт. В случае выявления недомогания или температуры, безусловно, авиакомпания будет возвращать денежные средства за непредоставленную услугу.

Виза россиянам не нужна – во время полета придется заполнить подробную личную анкету. По прибытии, до паспортного контроля, туристам измеряют температуру. Подозрительным тут же в терминале сделают бесплатный ПЦР-тест. Если результат положительный, вместо отеля вас везут в госпиталь для обследования и лечения. Всех, кто сидел на соседних креслах в самолете, поместят в двухнедельный карантин. Лучше иметь страховку со включенным лечением от COVID-19.

«Страховые компании коронавирус не считают какой-то специальной болезнью – она входит наряду с ОРВИ, гриппом и другими заболеваниями. Расходы на лечение этого заболевания в медицинском учреждении в страховку в принципе входят, а вот обсерватор – это немного другая история. То есть там ты ждешь результатов анализов, которых должно быть несколько. Ты можешь быть в принципе здоров и какое-то время тебя там продержат – это стоит денег. То есть это дополнение к стандартному пакету медицинского страхования, выезжающих за рубеж», – рассказала исполнительный директор Ассоциации туроператоров России Майя Ломидзе.

Ищущим экзотики пока одна дорога – в Танзанию, на остров Занзибар. Полеты туда также возобновляются с 1 августа. Визу можно приобрести по прилету на месте или за день в Москве. В остальном все так же: анкета в самолете, измерение температуры, экспресс-тест в терминале. Для собственного спокойствия – медстраховка и прививка от желтой лихорадки.

Третья страна, куда можно полететь с 1 августа, – Великобритания. Она требует от всех въезжающих россиян 14 дней самоизоляции. Даже справка об отрицательном тесте от карантина не спасет. За два дня до прибытия нужно заполнить специальную онлайн-форму с указанием адреса, где вы планируете коротать две недели уединения. Если карантин нарушите, вам грозит штраф от 100 фунтов стерлингов. При повторном нарушении – наказание вплоть до запрета в будущем въезжать в страну.

Когда вы летите обратно домой, при регистрации на рейс нужно заполнить форму на портале государственных услуг и в течение трех дней с момента возвращения загрузить в эту форму результат ПЦР-теста на коронавирус. Пройти его нужно в России – в частной клинике или сразу в аэропорту.

«Мы запустили услугу экспресс-тестирования для пассажиров с выдачей результатов в официальном документе на русском и английском языках. Услугу можно получить в течение одного часа всем пассажирам внутренних и международных рейсов», – рассказал заместитель генерального директора по управлению аэровокзальными комплексами и обслуживанию литерных рейсов аэропорта Шереметьево Дмитрий Кайгородов.

<https://www.vesti.ru/video/2209380>

### **ПЕРВЫЙ КАНАЛ; КРИСТИНА ЛЕВИЕВА; 2020.28.07; НАХАБИНО ТЕПЕРЬ НЕ ПРОСТО СТАНЦИЯ ПРИГОРОДНЫХ ЭЛЕКТРИЧЕК, А НАСТОЯЩИЙ ВОКЗАЛ НА МЦД**

Хорошие новости для тех, кто пользуется МЦД, чтобы добраться из пригорода в столицу. После масштабной реконструкции открылся подмосковный вокзал Нахабино. Работы были проведены в рекордные сроки – и что важно, без остановки движения. И теперь там все настолько хорошо в плане удобства, комфорта и безопасности, что вокзал уже называют одним из самых современных в Европе.

Это уже даже не станция, а целый вокзал. С 28 июля после реконструкции открывается конечная линии МЦД-2 – Нахабино. На станции возвели две платформы с навесами на всю длину. Они будут защищать пассажиров от дождя, снега, палящего солнца как сегодня. И их соединяет надземный пешеходный переход.

Московские центральные диаметры – это крупнейший транспортный проект региона. Водители, пересевшие с личных автомобилей, смогут сэкономить до 40 минут времени, добираясь в Москву. К примеру, доехать по МЦД-2 от Нахабино до метро «Рижская» можно примерно за один час. В часы пик на личном автомобиле эта поездка займет около 1,5 часов. А благодаря новой билетной системе пересаживаться на линии московского метрополитена можно по карте тройка.

«Прошло меньше года со дня открытия МЦД, за это время 13 вокзалов было построено или реконструировано, огромная работа, и каждый день популярность МЦД нарастает. В целом с начала пуска проехало 80 миллионов пассажиров», – сообщил мэр столицы Сергей Собянин.

«Сложно встретить человека на этих станциях, кто был бы недоволен комфортом, удобством, расписанием пригородного сообщения. Экономятся деньги и время. Очень приятно, что если не каждый месяц, то ежеквартально точно мы открываем какую-то новую станцию», – отметил губернатор Подмосковья Андрей Воробьев.

Станция Нахабино расположена в одноименном поселке городского типа Московской области с населением порядка 50 тысяч человек. До начала реконструкции она представляла собой классическую остановку пригородных электричек с минимальным комфортом для пассажиров.

«Я живу в Нахабино уже 20 лет, и когда мы приехали сюда жить, у нас был мост отвратительный, он уже много-много лет у нас был. Я сама там падала, ломала ногу, а пожилым людям совершенно невозможно было по этому мосту. И вот наконец-то мы дождались вот этого красивого моста, мы так рады, так довольны. Спасибо большое», – поделилась местная жительница.

В отличие от старого моста подняться на него и спуститься на платформы пассажиры могут с помощью восьми эскалаторов и четырех лифтов.

На станции создана безбарьерная среда для маломобильных граждан – пожилых людей, мам с колясками и пассажиров с ограниченными физическими возможностями.

В том, что касается ежегодного пассажиропотока, Нахабино будет сопоставим с крупнейшими вокзалами Европы, таким как шведский Мальме и шотландский Глазго, где в год проходит более 11 миллионов человек. Нахабино не уступает европейским и по технической оснащенности, безопасности и доступности.

«Для того, чтобы этот вокзал заработал, буквально здесь недалеко построено оборотное депо, чтобы можно было современные поезда экипировать, чистить, обслуживать и возвращать сюда назад на линию», – рассказал глава РЖД Олег Белозеров.

В ближайшие годы планируется завершить строительство еще семи новых станций, включая Петровско-Разумовскую, Илимскую, Дмитровскую, а также Марьину рощу, Котляково, Печатники и Щукинскую, которая заменит станцию Покровское-Стрешнево.

Ожидается, что уже в этом году станцией Нахабино будет пользоваться 21 тысяча пассажиров в сутки, а к 2025 году – уже около 30 тысяч человек.

<https://www.1tv.ru/news/2020-07-28/390268-nahabino-teper-ne-prosto-stantsiya-prigorodnyh-elektrichesk a-nastoyaschiy-vokzal-na-mtsd>  
<https://www.1tv.ru/news/2020-07-28/390261-posle-masshtabnoy-rekonstruktsii-otkrylsya-krupneyshiy-na-mtsd-podmoskovnyy-vokzal-na-habino>

### **ВЕСТИ В 20:00; МАКСИМ ОПАРИН; 2020.28.07; ПОДМОСКОВНУЮ СТАНЦИЮ НАХАБИНО НЕ УЗНАТЬ ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ**

Станция Нахабино открылась после масштабной реконструкции. На месте старой платформы вырос современный пригородный вокзал, который стал одним из крупнейших пересадочных пунктов в Подмосковье. Это часть большой программы по созданию транспортных узлов на подступах к столице, которые перетянут на себя пассажиропоток с центральных станций Москвы.

<https://www.vesti.ru/video/2209381>

<https://www.vesti.ru/video/2209269>

<https://www.vesti.ru/video/2209203>

### **ПЕРВЫЙ КАНАЛ; ИВАН ПРОЗОРОВ; 2020.28.07; В РОССИИ ВВЕДЕНА ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ФИКТИВНЫЙ ТЕХОСМОТР**

На тех, кто просто за деньги выдает авто владельцу так называемую диагностическую карту без посещения сервиса, теперь будут заводить уголовное дело и штрафовать на кругленькую сумму. Эксперты говорят: мера необходимая.

Количество техосмотров, которые сегодня проводятся, что называется, только на бумаге, уже приблизилось к 80%. И разумеется, далеко не все из этих машин в идеальном состоянии.

«Симфония», хорошо знакомая нескольким поколениям советских автомобилистов. ВАЗ-2106, 88-го года выпуска, Сергею Романову достался от деда, чтобы классика оставалась нестареющей, регулярно проверяет состояние: «Технически я не подкованный человек. Для меня официальное прохождение техосмотра – гарантия того, что у меня по дороге там не отвалятся колеса, не улечу в кювет».

Редкая сознательность, говорит Александр Байрацкий, у него официальный пункт техосмотра в Калининграде, и такие сейчас под прессом нелегалов: «Вот, пожалуйста, купить техосмотр онлайн, без прохождения, без прохождения».

Онлайн, кажется, удобно, но многие автолюбители и не догадываются, как делается такая диагностическая карта.

– У страховых агентов покупают, которые не имеют своей станции, а имеют пароль. Или же взламывают пункты техосмотра, – говорит Александр Байрацкий, владелец лицензированного пункта техосмотра.

Работа этих нелегальных точек продаж без аккредитации теперь относится к незаконному предпринимательству, 171-я статья уголовного кодекса. Если будет причинен ущерб, например, при ДТП, или получен доход, тот же нелегальный извоз, будет наказан тот, кто выдал липовый техосмотр, штраф до 300 000 рублей, обязательные работы до 480 часов или шесть месяцев ареста. Расследованием таких дел будет заниматься полиция.

– У нас парк автомобилей, в среднем, старше десяти лет. И естественно, очень большое количество старых автомобилей на дорогах нашей страны, и, конечно, прохождение технического осмотра – это достаточно важный элемент безопасности дорожного движения, – говорит Сергей Ефремов, заместитель исполнительного директора Российского союза автостраховщиков.

Есть проблема и серьезнее, диагностические карты массово продают в довесок к полису ОСАГО, уже официалы, безо всякого осмотра. Этой услугой, по разным оценкам,

пользуются до 80% автомобилистов. Агенты из интернета сбивают цены, помогают уладить вопрос за 15 минут и вальяжно размышляют о законе и порядке.

Разобраться с этим призвана масштабная реформа техосмотра. Целый пакет нововведений должен был вступить в силу в июне, но из-за пандемии решено было сдвинуть сроки. Среди будущих новшеств в первую очередь – обязательная фотофиксация. В процессе необходимо будет заснять госномер, марку автомобиля, цвет кузова. Фото цифровые, должны содержать точную дату, время, географические координаты, электронную подпись техэксперта. Все это нужно для занесения в единую информационную систему.

Также: диагностические карты полностью переведут в электронный вид, увеличатся штрафы для официальных сервисов, кто продает карты без диагностики, вырастут штрафы для водителей, которые ездят без техосмотра до 2000 рублей. Впрочем, пока не заработали нормы, водители предлагают задуматься о другом неизменном требовании: «Даже пройдя техосмотр, правила дорожного движения обязывают водителя проверить, а в пути обеспечить безопасность выполнения правил дорожного движения. Даже если прям со станции выезжаю».

А пока что из-за пандемии до конца сентября можно оформлять ОСАГО вообще без диагностической карты и предоставить ее позже. Реформа же техосмотра, как отмечалось еще на этапе разработки, приведет к увеличению его стоимости. И главный вопрос, насколько, пока остается без ответа.

<https://www.1tv.ru/news/2020-07-28/390242->

[v-rossii-vvedena-otvetstvennost-za-fiktivnyy-tehosmotr](https://www.1tv.ru/news/2020-07-28/390242-v-rossii-vvedena-otvetstvennost-za-fiktivnyy-tehosmotr)

<https://www.1tv.ru/news/2020-07-28/390257->

[v-rossii-vveli-nakazanie-za-vydachu-diaagnosticheskoy-karty-bez-osmotra-avtomobilya](https://www.1tv.ru/news/2020-07-28/390257-v-rossii-vveli-nakazanie-za-vydachu-diaagnosticheskoy-karty-bez-osmotra-avtomobilya)

### **ВЕСТИ В 20:00; АЛЕКСАНДР БУЗАЛАДЗЕ; 2020.28.07; НЕЛЕГАЛЬНЫЙ ТЕХОСМОТР ПРИВЕДЕТ К ШТРАФУ В 300 ТЫСЯЧ РУБЛЕЙ**

С сегодняшнего дня нелегальный техосмотр в России становится уголовно-наказуемым преступлением. Под новую статью закона могут попасть десятки фирм, которые раньше работали без документов, и чаще всего осматривали автомобили виртуально – по Интернету. На оформление всех необходимых бумаг у этих предпринимателей был год.

Текст сюжета:

Самое удобное для миллионов автомобилистов – получить осмотр онлайн – правду сказать, многие автовладельцы подержанных автомобилей уже и забыли, когда честно проходили эту процедуру.

Александр разбил свою старенькую иномарку и решил пройти ТО законным способом.

«Смотрите, они говорят, что у вас фара сломана или неправильно светит. – Да, они говорят, что неправильно светит, и мы вам не выдадим. Или вам надо, что-то сделать, чтобы с нею», – говорит Александр Пономаренко, автовладелец.

Теперь все идут туда, где быстро и удобно – в Интернет. Здесь бойкие продавцы страховок и диагностических карт творят чудеса.

Здесь можно найти около 100 компаний, которые предлагают техосмотр онлайн. Цена очень низкая – от 50 до 500 рублей за 10 минут и круглосуточно.

Причем, сайты устроены очень интересно и познавательно – на хорошо оформленных страничках указано преимущество получения техосмотра именно таким образом – от 350 рублей до тысячи за бумажку виртуально. И, здесь же объясняют все риски, связанные с поездкой в реальный автоцентр.

«Стал искать какие-то обходные пути и решил честно признаться страховой компании, что у меня нет диагностического листа, и они сказали: о'кей, 1000 рублей и мы вам можем помочь», – рассказывает Пономаренко.

Но теперь, техосмотры-онлайн могут выдавать только те компании, которые зарегистрированы в специальном реестре Российского союза автостраховщиков – остальные оказываются вне закона.

«Если владелец транспортного средства прошел технический осмотр у оператора, у которого нет права заниматься техосмотром, то информация, что он прошел техосмотр, не подтвердится», – пояснил Сергей Ефремов, заместитель исполнительного директора Российского союза автостраховщиков.

Навести порядок в этой сфере – пора давно. Общественники пишут письма, просят ужесточить прохождение техосмотра – аварийность с подержанными машинами растет.

«Если РСА аккредитует те компании, которые проводят техосмотр, это хорошее начало и для потребителя, и для безопасности, и для РСА. Теперь они не могут ссылаться на то, что им не с кем проводит ТО и они просто выдают диагностические карты. То есть, теперь они будут виноваты», – сообщил Сергей Канаев, директор Национального общественного центра безопасности движения.

Многие эксперты и автомобилисты сомневаются, что авторизованные станции технического обслуживания будут добросовестно выполнять свою работу. Ведь уже сейчас те, кто, якобы работает легально, готовы за деньги провести виртуальный осмотр целому автопарку аварийных такси.

Теперь для тех, кто занимается нелегальной продажей, законом предусмотрен штраф – 300 тысяч рублей. И в самых сложных случаях, если убыток от нелегальной деятельности велик, а ущерб исчисляется в миллионах, продавцов нелегальных техосмотров могут и посадить на два года.

Правда и здесь есть сложности с реализацией закона. Оформить бумажку де юре – не значит преступить закон, и наказывать здесь не за что. Некоторые операторы, которые уже давно на рынке, и так имеют аккредитацию и могут продолжать свою деятельность и дальше.

<https://www.vesti.ru/video/2209094>

### **ВЕСТИ. ДЕЖУРНАЯ ЧАСТЬ; ИВАН ЗУЕВ; 2020.27.07; ЗА НЕЛЕГАЛЬНЫЙ ТЕХОСМОТР – УГОЛОВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ**

В России ужесточили наказание за организацию техосмотра без аккредитации Российского союза автостраховщиков.

<https://www.vesti.ru/video/2209097>

### **НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»; 2020.28.07; «АВТОДОР» ПОДНИМАЕТ ЦЕНЫ НА ПРОЕЗД ПО СКОРОСТНЫМ ТРАССАМ**

Проезд по трем российским скоростным трассам подорожает с 28 июля. Но это – лишь на время. «Автодор» вводит сезонные тарифы для того, чтобы разгрузить магистрали в летний сезон. Действовать они будут с 28 июля по 31 октября.

Текст сюжета:

Год назад, к слову, повышенная ставка действовала гораздо дольше: с апреля по октябрь. В компании объясняют, что нагрузка по всем трем направлениям летом серьезно возрастает: особенно на трассе «Дон», где трафик увеличивается до 50, а порой – и без малого до 60 тысяч автомобилей в сутки. Повышение тарифов позволит перераспределить нагрузку, отмечает телеканал «Россия 24».

Кто-то предпочтет ехать ночью, чтобы платить меньше, кто-то выберет бесплатный маршрут. При этом оплата с помощью транспондера также позволит сэкономить. С ним стоимость проезда по всем участкам трассы «Нева» на легковом автомобиле в дневное время снизится почти на 40 процентов, а по трассе «Дон» – на 14 процентов.

Кроме того, отмечают в «Автодоре», водители, которым часто приходится ездить по платным трассам, могут воспользоваться абонементом. Все средства, которые принесет

повышение тарифов, компания направляет на содержание автомобильных дорог и возврат полученных инвестиций.

<https://www.vesti.ru/video/2209149>

### **НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»; ЛЕОНИД МУРАВЬЕВ; 2020.28.07; МЕЖДУ НИЖНИМ НОВГОРОДОМ И МАКАРЬЕВСКИМ МОНАСТЫРЕМ НАЧАЛО КУРСИРОВАТЬ СКОРОСТНОЕ СУДНО**

Скоростное судно на подводных крыльях запустили из Нижнего Новгорода в Макарьевский монастырь – древний центр паломничества и торговли. Пассажирский рейс будет регулярным. Но на борт из-за ограничений пока пускают не всех.

<https://www.vesti.ru/video/2209157>

### **НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»; 2020.28.07; ЛЬГОТНЫЕ АВИАБИЛЕТЫ, ДЕТСКИЕ ЛАГЕРЯ И КАФЕ: МИХАИЛ ДЕГТЯРЕВ РАССКАЗАЛ О ПЛАНАХ НА АВГУСТ**

Льготные авиабилеты для жителей северных районов Хабаровского края будут сохранены. Об этом рассказал врио губернатора Михаил Дегтярев в своем Instagram. Он уже подписал необходимые документы, а краевая дума внесет поправки в бюджет в ближайшие дни. Также он заявил об открытии детских загородных лагерей в августе. Возобновят работу кафе и рестораны.

<https://www.vesti.ru/video/2209172>

### **ВЕСТИ В 20:00; ТАТЬЯНА ПРОСКУРЯКОВА; 2020.27.07; ПИРАТСКИЙ «САПСАН»: САЙТЫ-ДВОЙНИКИ СТАЛИ МАССОВО ПРОДАВАТЬ ФАЛЬШИВЫЕ БИЛЕТЫ**

Отпуск десятков москвичей оказался под угрозой срыва. Все они приобрели фальшивые железнодорожные билеты через сайты-двойники. Фейковые страницы опознать трудно, оформление максимально схоже по дизайну с официальным ресурсом РЖД. Как не попасть в руки мошенников?

<https://www.vesti.ru/video/2209087>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.28.07; МЭР ПРЕДЛОЖИЛО СОЗДАТЬ ГРУППУ ПО ИНВЕСТИЦИЯМ В УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ**

Минэкономразвития РФ предлагает создать специальную межведомственную рабочую группу по привлечению инвестиций в проекты устойчивого развития в России, сообщила во вторник **пресс-служба** министерства.

Устойчивое развитие – это процессы развития цивилизации, обеспечивающие удовлетворение потребностей нынешнего поколения людей, но при этом не ставящие под угрозу способность будущих поколений удовлетворять свои потребности. В основе концепции устойчивого развития лежит необходимость соблюдения баланса между решением социально-экономических проблем и сохранением окружающей среды.

Как отмечается в сообщении, Минэкономразвития подготовило и внесло в кабмин проект распоряжения правительства, закрепляющий за министерством роль координатора по вопросам развития инвестиционной деятельности и привлечению внебюджетных средств в проекты устойчивого развития в РФ. В рабочую группу по инвестициям в устойчивое развитие РФ предлагается включить представителей Минприроды, **Минтранса**, Минстроя, Минпромторга, Минэнерго, Минфина, Банка России и других профильных и экспертных организаций.

Предполагается, что Минэкономразвития будет утверждать цели и направления устойчивого развития, разрабатывать критерии соответствующих проектов, а также предложит стимулирующие меры по созданию инструментов финансирования таких

проектов. В ведомстве добавили, что согласно проекту распоряжения, осуществлять методологическое обеспечение «зеленого» развития в России будет госкорпорация ВЭБ. По мнению **замминистра** экономического развития Ильи Торосова, в настоящий момент в мире наблюдается «бум устойчивого развития». «Минэкономразвития постоянно поддерживает проекты, направленные на устойчивое развитие, однако в настоящее время за неимением российских подходов они основаны на международных стандартах. Пришло время подойти к решению вопроса комплексно», – сказал Торосов, слова которого приводит **пресс-служба**.

<https://ria.ru/20200728/1575060974.html>

### **КОММЕРСАНТЪ FM; СВЕТЛАНА БЕЛОВА, ЯНА ПАШАЕВА; 2020.28.07; ТРАССЕ ДО КАЗАНИ ПОДБИРАЮТ СТРОИТЕЛЕЙ; ТЕНДЕРЫ НА КАКУЮ СУММУ ОБЪЯВИЛ «АВТОДОР»**

Для строительства скоростной трассы Москва – Казань объявлены тендеры на 500 млрд руб. «Автодор» разместил на сайте госзакупок восемь лотов на строительство разных участков дороги. Победители должны стать известны 28 августа, сообщает РБК. Предполагается, что трассу начнут строить уже в этом году, а закончат – в 2024-м. В «Автодоре» раньше оценивали стоимость трассы в 550 млрд руб. Из них 330 млрд руб. должны выделить из бюджета, еще 220 планируется привлечь от частных инвесторов.

Полтриллиона – это адекватная сумма для такой стройки, считает директор Института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики Михаил Блинкин: «В России вот эта единичка, 1 полоса – 1 км, стоит 130 – 150 млн руб. Трасса эта там километров 700, полосность – шесть, умножаем одно на другое, где-то выходим на цифру. Цифра совершенно правдоподобная. **Мишустин** же заявил, что к 2024 году должны построить. То есть это правительственное решение принято. То есть там гранд бюджетный будет 300 млрд, значит, эти деньги у правительства есть.

Что касается частных инвесторов, здесь любые частные партнеры ГЧП-проектов – это крупные строительные компании, которые занимают деньги на свое долевое участие в одном из системно-значимых российских банков.

Ну, обычно это ВТБ, “Сбербанк”, “Газпромбанк”. Раз это уже объявлено, значит, более или менее такие сделки согласованы между кредитующими банками и заинтересованными участниками в этих концессиях».

По новой трассе можно будет добраться из Москвы до Казани за 6,5 часа со скоростью около 130 км/ч. В «Автодоре» отмечали, что всю магистраль построят с нуля – никакие участки не станут перестраивать из уже существующих дорог.

Председатель Межрегиональной общественной организации «Союз пассажиров» Кирилл Янков сомневается в том, что желающих вложиться в проект будет много: «Во-первых, не очень понятно, включен ли в эту сумму выкуп земли. Даже если он не включен, то мне кажется, что это маловато. Я хочу сопоставить с тем, что ВСМ “Москва – Казань” железная дорога оценивалась в 1 трлн руб. Трасса скоростная автодорожная те же требования имеет, что и ВСМ, но единственное, что по уклонам и по кривым, наверное, ВСМ должна идти чуть-чуть положе. Но это компенсируется тем, что ширина ВСМ – два пути, а ширина скоростной автотрассы – четыре ряда плюс разделительная полоса. То есть это коридор в два раза шире. При той разнице, что трасса в два раза шире будет стоить в два раза дешевле, чем скоростная железная дорога – в это как-то трудно поверить.

Я очень сомневаюсь, что найдутся частные инвесторы, которые готовы будут вложиться, поскольку сроки в целом платной автодороги не окупаются нигде и никогда, и ни в России, ни за рубежом.

Если же говорить о частичной окупаемости, при наличии того, что большая часть источников – это федеральные, то даже частичная окупаемость зашкаливает за 10-15 лет.

В условиях, когда есть проекты, которые окупаются быстрее, то же жилищное строительство, я сомневаюсь, что это будут частные источники в чистом виде. Скорее всего, это будут какие-то кредиты из государственных банков, и какие-то средства от государственных же институтов развития».

Председатель правления «Автодора» Вячеслав Петушенко на прошлой неделе сообщил, что проезд по трассе Москва – Казань обойдется в 1,6 тыс. руб.

<https://www.kommersant.ru/doc/4433893>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА, МАРИНА ТРУБИЛИНА; 2020.28.07; ТЫ ВЕРЬ В ДОРОГУ; НАЧИНАЕТСЯ СТРОИТЕЛЬСТВО СКОРОСТНОЙ ТРАССЫ МОСКВА – КАЗАНЬ**

Проект скоростной платной трассы Москва – Казань обретает реальные очертания. Госкомпания «Автодор» объявила тендеры для выбора подрядчиков, итоги станут известны 28 августа.

Трасса «Европа – Западный Китай», частью которой является дорога Москва – Казань, станет драйвером развития для регионов, где она будет проходить. «Вокруг трассы обязательно появится новая инфраструктура, которая повлечет увеличение деловой активности и рост налоговых отчислений со стороны бизнес в бюджет страны, – сказал «Российской газете» **вице-премьер Марат Хуснуллин**. – Кроме того, отмечу, что непосредственно на строительстве будет создано более 30 тысяч рабочих мест. И ещё более 130 тысяч – в смежных отраслях».

Дорога Москва – Казань станет самой масштабной стройкой ближайших лет. И самой дорогой – на нее запланировано потратить 650 млрд рублей. Для сравнения, Крымский мост обошелся в 228 млрд рублей. Несколько лет шли споры – строить трассу или нет. Для тех, кто хоть раз проехал из Москвы в Казань по существующей дороге, сомнений не было: конечно, нужно строить, пусть и за такую огромную цену. В этом году проект приобрел особое значение: мегастройки при всех их издержках – испытанный инструмент преодоления кризисов, который создает спрос на услуги, материалы, рабочие руки, технику. Поэтому правительство, в прошлом году решившее построить дорогу к 2027 году, именно с учетом кризиса перенесло срок окончания на 2024 год. В начале июля правительственная комиссия под председательством первого **вице-преьера Андрея Белоусова** согласовала трассировку магистрали. Она пройдет по Московской, Владимирской, Нижегородской областям, Чувашии и Татарстану.

Существующая трасса М7 «Волга» на треть своей протяженности проходит через города, говорит **директор Института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики Михаил Блинкин**. «То есть эта дорога крайне конфликтна для местного населения и неэффективна с экономической точки зрения из-за низкой скорости», – поясняет он. Реконструировать ее также крайне сложно, поскольку придется делать массу обходов. В итоге проще оказалось построить новую трассу.

Считать экономику дороги Москва – Казань можно по-разному. Непосредственно на стройку будут работать предприятия по всей стране. Например, будут востребованы современные полимерные композиты, их выпускают в особой экономической зоне «Алабуга» в Татарстане. Скоро здесь будет запущен новый завод. Его продукция как раз пойдет на строительство трассы.

Наибольший эффект стройка даст экономикам более развитых регионов – Татарстану, Нижегородской и Самарской областям, рассказали «РГ» в «Автодоре». Благодаря трассе будут созданы условия для развития существующей промышленности и появления новых промышленных кластеров. Наибольшие выгоды получают Поволжский автомобильный и Камский нефтехимический кластеры, поскольку трасса откроет путь для быстрой поставки сырья и сбыта готовой продукции. Но импульс к развитию получают и другие

региональные кластеры, где развиты автомобилестроение, нефтехимия, машиностроение, электроника и приборостроение.

В масштабах страны к этой магистрали тяготеют 70% автомобильной промышленности России, 50% аэрокосмической и оборонной промышленности, 40% металлургии, 30% машиностроения и приборостроения, 25% переработки нефти, химии, нефтехимии и газохимии, производства минеральных удобрений, а также 20% производства продуктов питания и сельского хозяйства, посчитали специалисты. То есть даже, например, дополнительная возможность отправить по скоростной трассе без пробок фургоны с овощами из Владимирской области на рынки Москвы может стимулировать хозяйства развивать производство. Кроме того, для жителей многих городов и поселков скоростная трасса становится местной дорогой, указывает Блинкин.

Для оценки окупаемости таких масштабных проектов есть два подхода. Первый – прямая окупаемость: тариф за проезд по дороге (для трассы Москва – Казань он составит около 2,5 рубля за километр для легкового автомобиля), помноженный на трафик. Такие инвестиции возвращаются долго. В США от Ниагары в сторону Атлантического океана можно проехать по платной трассе, построенной еще в 1949 году. Для стройки были выпущены облигации, дивиденды по ним платятся до сих пор, приводит пример Блинкин. Правительство России, кстати, тоже рассматривает возможность выпуска облигаций на 300 млрд рублей для финансирования инфраструктурного строительства, в том числе транспортного коридора «Европа – Западный Китай».

Второй подход к окупаемости – с точки зрения экономики в целом. Она наступает быстрее за счет ускорения движения грузов и роста производства. Суммарный прирост внутреннего регионального продукта в регионах, через которые пройдет трасса, составит более 500 млрд рублей к 2050 году. Города, втянутые в орбиту новой дороги, через какое-то время станут привлекательнее для жизни и бизнеса, укрепят свои позиции в качестве региональных экономических центров.

Наконец, есть долгосрочный эффект, который сейчас до конца оценить еще невозможно. Как нельзя было в конце XIX века оценить, какие последствия повлечет за собой строительство Транссибирской магистрали до почти неосвоенного тогда Дальнего Востока. Тогда ни потока пассажиров, ни потока грузов не просматривалось, невероятно дорогой проект выглядел не просто убыточным, а начисто лишеным всякого экономического смысла. Но он сразу же позволил начать новый этап освоения Сибири. А сейчас, спустя более чем 100 лет, эту трассу модернизируют, так как ее пропускной способности уже давно не хватает. «Стягивание пространств» всегда приносило России пользу, и до завершения этого процесса еще очень и очень далеко.

Москва

Появление новой автострады способно значительно разгрузить МКАД, заявили «РГ» в департаменте строительства столицы. К трассе Москва – Казань подведут Северовосточную хорду. Для этого планируется построить еще один участок СВХ в Некрасовке от Лухмановской улицы до границы с Московской областью протяженностью 13,2 км. Таким образом СВХ соединит две важнейшие магистрали М-11 и Москва – Казань. «Москва получит более комфортный выезд из города в сравнении с М-7, – считает директор института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ Михаил Блинкин. – Треть пути по трассе «Волга» фуры преодолевают по городским улицам, в том числе и историческим. Теперь же появится достойная альтернатива – скоростная автострада».

Казань

Рустам Минниханов, президент Татарстана:

– Любая инфраструктура, особенно транспортная – это сигнал для инвесторов, для развития территорий. Вы посмотрите, как стала развиваться закамская зона, когда мы в свое время построили мост через Каму! Платная дорога Москва – Казань – это

стратегический проект. На строительство трассы уйдет несколько лет. В идеале вообще бы развести пассажирские и грузовые перевозки. Платная трасса станет частью коридора Европа – Западный Китай, который пройдет по территории России, Казахстана и Китая. Строительство также предусматривает возведение нового моста через Волгу.

<https://rg.ru/2020/07/28/reg-cfo/что-надо-знать-о-строительстве-скоростной-трассы-москва-казан.html>

### **РБК; 2020.28.07; ХУСНУЛЛИН ПОДДЕРЖАЛ ИДЕЮ ПОДВЕСТИ ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ К АЭРОПОРТУ СИМФЕРОПОЛЯ**

**Вице-премьер Марат Хуснуллин** поддержал проект строительства железнодорожной ветки до аэропорта Симферополя. Об этом сообщил сам чиновник журналистам, передает ТАСС.

«Сегодня с Сергеем Валерьевичем (Аксенов, глава Крыма. – РБК) еще один вопрос обсудили – возможность захода железной дороги в аэропорт. Считаем, что дорогу надо подводить к аэропорту», – заявил **Хуснуллин** во время рабочей поездки в Крым.

Единственный аэропорт региона, который принимает гражданские рейсы, расположен в Симферополе. Он расположен в 10 км от железнодорожного вокзала Симферополя и в 3 км от железнодорожной ветки Севастополь – Джанкой.

**Вице-премьер** также сообщил, что они обменялись мнениями насчет того, как эффективно использовать железную дорогу на участке между Симферополем и Севастополем, чтобы пригородные электрички стали ходить чаще.

В октябре 2019 года врио губернатора Севастополя Михаил Развожаев заявил, что местные власти рассматривают вариант запуска железнодорожного аэроэкспресса в международный аэропорт Симферополя вместо того, чтобы развивать гражданский сектор севастопольского аэропорта Бельбек. Он отметил, что до того, как начать привлекать инвестиции для развития гражданского сектора аэропорта Бельбек, необходимо оценить экономический эффект.

Развожаев сообщил, что запуск аэроэкспресса будет более целесообразным и экономически выгоднее, чем строительство еще одного гражданского аэропорта.

С 1991 года аэропорт Бельбек использовался ВВС Украины. С 2002 года он начал работать как международный аэропорт страны и принимал гражданские самолеты. С 2014 года, после присоединения Крыма к России, его стали использовать только как военный аэродром ВКС России.

В январе 2018 года правительство России разработало «дорожную карту» развития гражданского сектора аэропорта Бельбек. Согласно ей полноценная эксплуатация аэропорта в качестве гражданского должна начаться в 2020 году.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5f20622d9a7947e849135652>

### **КОММЕРСАНТЪ; ПОЛИНА ТРИФОНОВА, ИЛЬЯ УСОВ, ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2020.29.07; ГОСБАНКИ ПЕРЕСЕЛИ НА ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ; СБЕРБАНК И ВТБ ПЛАНИРУЮТ ВПИСАТЬСЯ В ПРОГРАММУ МОДЕРНИЗАЦИИ**

Сбербанк и ВТБ хотят участвовать в программе модернизации пассажирского транспорта городских агломераций, которую разработали госкорпорация ВЭБ.РФ и **Минтранс**. Согласно проекту этой программы, ее участниками являются только ВЭБ и Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК). По мнению госбанков, это создает предпосылки для ограничений конкуренции на рынке лизинга общественного транспорта. Впрочем, банкиры рассчитывают получить и доступ к дешевому фондированию собственных лизинговых компаний, отмечают эксперты.

Традиционно конкурирующие Сбербанк и ВТБ объединились, чтобы добиться участия в программе модернизации пассажирского транспорта городских агломераций,

разработанной **Минтранс**ом и ВЭБ.РФ. Госбанки в совместном письме (с ним ознакомился “Ъ”, его отправку подтвердили в ВТБ, представитель правительства сообщил, что письмо поступило в аппарат и находится на проработке в профильном департаменте) обратились к **премьер-министру** РФ **Михаилу Мишустину** с просьбой допустить их к участию в программе. Сбербанк и ВТБ неоднократно заявляли о своем желании участвовать в проекте, о чем сообщали его разработчикам, но этого так и не произошло, жалуются в письме главы госбанков Герман Греф и Андрей Костин.

Весной 2020 года **Минтранс** и ВЭБ подготовили проект программы комплексной модернизации пассажирского транспорта в городских агломерациях. Итоговые параметры программы пока не известны. Как сообщал ранее председатель ВЭБ Игорь Шувалов, в 2020 году в ее рамках может быть приобретен парк автотранспорта на 70 млрд руб. В начале лета ВЭБ и ГТЛК начали совместное финансирование сделок в регионах (см. “Ъ” от 25 июня).

Программа новой модели финансирования общественного транспорта вызывает опасения, «так как создает предпосылки для ограничений на рынке лизинга общественного транспорта», указывают в письме господа Греф и Костин. Сейчас проект предполагает поддержку исключительно ВЭБ и ГТЛК, которые без проведения конкурсной процедуры получили статус «гарантирующего лизингодателя» и, соответственно, возможность получать из бюджетных средств взносы в уставный капитал для последующего предоставления лизинга транспортных средств по сниженным ставкам, отмечают они. Такая схема фактически «ограничивает или полностью блокирует возможность конкуренции в сегменте», считают банкиры.

Они просят главу правительства обеспечить возможность участия дочерних лизинговых компаний в дальнейшем обсуждении программы и определить прозрачные условия мер господдержки лизинговым компаниям.

Сбербанк и ВТБ уже работают в Москве и Петербурге в сегменте лизинга трамваев и троллейбусов, отмечает руководитель практики по работе с транспортной отраслью Deloitte в СНГ Денис Похазников. «Учитывая, что национальный проект поддерживается государством и, как следствие, обладает умеренным риском, он выгоден для банков. Более того, банки заинтересованы в интеграции собственных предложений с транспортными картами», – считает он. Какую прибыль банки могут получить от участия в проекте, пока оценить сложно, но речь идет о контрактах на десятки миллиардов рублей, говорит гендиректор «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. К тому же, по его словам, сегмент городского транспорта для лизинговых компаний сейчас наиболее интересный и перспективный – лизинг железнодорожного подвижного состава переживает кризис из-за серьезного профицита парка и сокращения закупок, так же как и рынок авиационного лизинга из-за пандемии коронавируса. Однако конкурировать на этом рынке с ВЭБ будет трудно из-за доступа к дешевому фондированию, поэтому даже без учета ограничений по доступу едва ли в программе смогут участвовать частные лизинговые компании, считает эксперт.

Как отметили в **Минтрансе**, в настоящее время проект комплексной программы модернизации пассажирского транспорта в городских агломерациях проходит процедуру согласования с федеральными органами исполнительной власти. При этом поступившие замечания и предложения Сбербанка и ВТБ, касающиеся в том числе определения гарантирующего лизингодателя, «будут рассмотрены при доработке проекта программы». Вместе с тем, как отметили в министерстве, ограничений «участия Сбербанка, ВТБ и других финансовых организаций в реализации программы нет». ВЭБ.РФ работает по повестке городского развития в рамках своей бизнес-модели, не предусматривающей конкуренции с коммерческими банками, при этом корпорация ориентирована на их привлечение в совместные проекты, отметил ее представитель. В ГТЛК отказались

комментировать действия федеральной власти до выхода соответствующих нормативно-правовых актов. Представитель Сбербанка от комментариев отказался.

<https://www.kommersant.ru/doc/4434052>

### **КОММЕРСАНТЪ; СКР ОБЪЯСНИЛ, ЧТО СДЕЛАЛ ЗА 57 МЕСЯЦЕВ РАССЛЕДОВАНИЯ ТЕРАКТА НАД СИНАЕМ; 2020.29.07; ВЗОРВАЛИ, А ТЕПЕРЬ ШТРАФУЮТ; ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ РОССИЯН НАКАЗАЛИ В ЕГИПТЕ ЗА ОТСУТСТВИЕ ДОКАЗАТЕЛЬСТВ ТЕРАКТА НА БОРТУ САМОЛЕТА А321**

Как стало известно “Ъ”, Апелляционный суд Египта наложил штраф на египетских адвокатов родственников россиян, погибших при катастрофе самолета А321 «Когалымавиа» осенью 2015 года. Они обжаловали решение каирских судов, которые, хоть и признали египетскую юрисдикцию для рассмотрения исков о возможных компенсациях, отклонили претензии как к членам правительства Египта, по халатности которого, как считают заявители, террористами был взорван лайнер, так и к перевозчику и страховщику. Теперь суд решил наказать истцов за то, что они не смогли предоставить отчет о ходе расследования, которое ведут следователи египетской госбезопасности. Последние до сих пор не признают сам факт теракта, а общаться с представителями родственников жертв отказываются.

О неожиданном повороте в ходе рассмотрения иска десятков семей россиян, погибших при взрыве А321 над Синайским полуостровом, “Ъ” сообщил их египетский адвокат Мохаммед ат-Тахер. По его словам, решение наказать истцов принял некоторое время назад Апелляционный суд Египта, который рассматривал жалобы представителей россиян на предыдущие решения суда Северного Каира. Напомним, что, как сообщал “Ъ”, именно туда были поданы иски от ряда семей погибших в авиакатастрофе лайнера «Когалымавиа» осенью 2015 года. Они требовали через суд компенсации по \$3 млн за каждого от компании-перевозчика «Когалымавиа» и страховой компании «Ингосстрах». Вторая серия исков была подана к Шерифу Исмаилу, **премьер-министру** Египта на момент крушения А321, и трем его подчиненным – главам МВД, министерств финансов и авиации, которые, по мнению истцов, в результате «халатности или оплошности» допустили пронос террористами бомбы на борт готовившегося к вылету из Шарм-эш-Шейха в Санкт-Петербург лайнера. Как считают заявители, чиновники также должны выплатить совместно \$3 млн родным каждого погибшего.

Однако суд Египта, хоть и признал «незаконное вмешательство» в полет неких «третьих лиц», никак не связал прогремевший 31 октября 2015 года через 23 минуты после взлета взрыв и гибель 224 человек с действиями чиновников.

Тогда же суд Северного Каира, хоть и подтвердил свою юрисдикцию по рассмотрению исков в соответствии с Монреальской и Варшавской конвенциями о правилах воздушных перевозок, разбираться с ними не стал, сославшись на то, что якобы не доказан сам факт нахождения погибших на борту самолета, а также родственные и наследственные отношения между истцами и жертвами. Эти решения были обжалованы в Апелляционном суде Египта, который объединил все требования в одно дело, что по большому счету облегчило работу представителей россиян. Но, по словам господина ат-Тахера, рассмотрение жалоб сильно затянулось, так как египетские суды, как и российские, долгое время фактически не работали из-за пандемии коронавируса. Когда распространение COVID-19 приостановилось, слушания возобновились. И недавно суд преподнес представителям россиян неприятный сюрприз. «По иску к правительству Египта – дело №4100 – на нас наложен штраф», – заявил адвокат, уточнив, что он эквивалентен \$500.

Причиной штрафа стало то, что мы не смогли представить подтверждающие доказательства о расследовании аварии», – пояснил адвокат, назвав саму эту причину «абсолютно сумасшедшей».

Он напомнил, что сейчас выяснением причин крушения А321 со стороны Египта занимается правительственное бюро расследований государственной безопасности («Мухабарат ад-Дауля»). «Оно отказывается предоставлять нам какую-либо информацию или документы даже на основании постановления суда», – сообщил юрист, отметив, что суд решил наказать представителей россиян, но не обязал бюро сотрудничать.

Российский представитель семей погибших Давид Кухалашвили заявил “Ъ”, что этот процесс может войти в историю благодаря цинизму и неуважению ответчиков к памяти жертв трагедии. При этом его коллега Михаил Загайнов все же надеется на благоприятный исход разбирательства, напомнив, что после обращения семей жертв трагедии к **президенту России** они получили определенную поддержку в МИДе.

<https://www.kommersant.ru/doc/4434037>

### **КОММЕРСАНТЬ; 2020.28.07; РОССИЯ МОЖЕТ ВОЗОБНОВИТЬ ПОЛЕТЫ В ЮЖНУЮ КОРЕЮ, ОАЭ, ВЕНГРИЮ, НА МАЛЬДИВЫ И КУБУ**

Россия на следующем этапе возобновления авиасообщения может начать полеты в Южную Корею и на Мальдивы, передает ТАСС со ссылкой на источник, близкий к авиавластям. По данным источника «Москвы 24», в ближайшее время авиасообщение может возобновиться с ОАЭ и Кубой. Собеседник «Интерфакса» утверждает, что обсуждается также вопрос открытия авиасообщения с Венгрией. С 1 августа Россия откроет авиасообщение с Турцией, Великобританией и Танзанией.

«Следующими странами, с которыми будет возобновлено авиасообщение, могут стать Южная Корея и Мальдивы», – сказал источник агентства.

В МИД России сообщили, что сейчас ведутся переговоры на уровне соответствующих министерств с несколькими странами. «Список стран, с которыми мы ведем соответствующие переговоры (о возобновлении сообщения. – “Ъ”), достаточно широк», – сказал и. о. замдиректора департамента информации и печати МИД РФ Денис Микерин в эфире радиостанции «Комсомольская правда». По его словам, речь идет не только об авиасообщении, но и о передвижении железнодорожным и другими видами транспорта.

Пресс-секретарь президента Дмитрий Песков сегодня сообщил, что контакты президентов России и Танзании на фоне возобновления авиасообщения не планируются. По словам господина Пескова, решение о начале полетов было принято только после «работы санитарных и авиационных властей, анализа целого комплекса параметров».

<https://www.kommersant.ru/doc/4433785?tg>

### **ВЕДОМОСТИ; ДАРЬЯ МОЛОТКОВА, АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.29.07; «АЭРОФЛОТУ» ДЛЯ ПРЕОДОЛЕНИЯ КРИЗИСА НАДО ПРОДАТЬ АКЦИЙ ПРИМЕРНО НА 100 МЛРД РУБЛЕЙ; ВЫКУПАТЬ ИХ ПРИДЕТСЯ ГОСУДАРСТВУ И ГОСКОМПАНИЯМ**

Правительство поручило Росимуществу, Минфину и Минтрансу осуществить допэмиссию акций «Аэрофлота» и разместить их по открытой подписке – распоряжение правительства опубликовано во вторник, 28 июля. Сейчас Росимуществу принадлежит 51,17% «Аэрофлота». Допэмиссию надо провести таким образом, чтобы размер госпакета не уменьшился, говорится в распоряжении.

Чтобы преодолеть вызванный эпидемией ковида катастрофический спад перевозок, «Аэрофлоту» необходима государственная помощь, рассказали два сотрудника авиакомпаний. Один из собеседников называет цифру в 80–100 млрд руб. Другой говорит, что нужно минимум 50 млрд руб. Огромные кассовые разрывы вызваны практически полной остановкой продаж в апреле – мае и частично июне.

Пока группа «Аэрофлот» получила от государства всего 7,89 млрд руб. – столько досталось головной авиакомпании и двум ее «дочкам» по постановлению правительства в рамках поддержки всей авиаотрасли. Остальные потребности «Аэрофлот» пока закрывал

кредитами. Только за I квартал года «Аэрофлот» набрал новых кредитов примерно на 30 млрд руб., увеличив долг перед банками до 46,4 млрд руб. В апреле – мае «Аэрофлот» занял у российских банков еще 44 млрд руб., сообщила компания. Все эти кредиты – краткосрочные. И наконец, летом «Аэрофлот» взял в Сбербанке еще два кредита: один размером 1,85 млрд руб. на выплату зарплат, второй – на 31 млрд руб. сроком на пять лет. Новые кредиты могли частично направляться на погашение старых. Размер долга перед банками на конец июня компания еще не раскрывала.

Агентство Reuters сообщало в июне, что «Аэрофлот» продаст новых акций на 80 млрд руб.: бумаги на 50 млрд выкупит Росимущество, на 30 млрд – госбанк ВТБ и Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ; принадлежит Росимуществу). На закрытие торгов во вторник весь «Аэрофлот» стоил на Московской бирже 93 млрд руб.

Получается, если продавать новые акции по рыночной цене, то для покрытия финансовых потребностей «Аэрофлоту» надо удвоить уставный капитал. Средства от допэмиссии пойдут прежде всего на погашение кредитов – они были взяты на покрытие кассовых разрывов, погасить их самостоятельно «Аэрофлот» не сможет, говорит человек, близкий к компании.

«Безусловно, инвестиционное подразделение группы ВТБ, будучи крупнейшим в РФ, рассмотрит возможность инвестирования в акции «Аэрофлота», когда и если данная сделка будет запущена. Уже сейчас можно сказать, что, несмотря на сильную просадку отрасли авиаперевозок, акции «Аэрофлота» сохраняют свою инвестиционную привлекательность. Компания является одной из наиболее ликвидных на российском фондовом рынке и обладает большой и диверсифицированной базой инвесторов, в связи с чем рыночная сделка с ее акциями будет интересна максимально широкому кругу инвесторов», – рассказал представитель ВТБ.

**Пресс-служба** правительства на запрос «Ведомостей» не ответила, а представитель РФПИ от комментариев отказался.

«Правительство хочет, чтобы в допэмиссии максимально поучаствовали частные инвесторы. Те акции, которые останутся после выкупа Росимуществом и частными инвесторами, могут выкупить ВТБ и РФПИ», – говорит человек, близкий к одной из сторон будущей сделки. «На данный момент параметры допэмиссии не известны. Если размещение пройдет на текущих рыночных условиях, то оно вряд ли привлечет миноритарных акционеров – акции «Аэрофлота» упали в период пандемии недостаточно сильно, чтобы сейчас обратить на себя внимание инвесторов. Ставку придется делать на мажоритарных инвесторов», – говорит аналитик «Атона» Михаил Ганелин. Частных инвесторов новые акции «Аэрофлота» заинтересуют при цене не выше 70 руб., а они стоят сейчас почти 84 руб. за штуку, говорит человек, близкий к миноритарным акционерам.

«Исходя из отчетности «Аэрофлота» за I квартал, мы оценивали потребность компании во внешней финансовой помощи в 20 млрд руб. Летом гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев заявил, что группа планирует по итогам года перевезти 30 млн пассажиров, т. е. вдвое меньше, чем в 2019 г. По нашему мнению, это слишком пессимистичный прогноз, в случае его реализации мы оцениваем потребность «Аэрофлота» в помощи в 40–45 млрд руб.», – говорит аналитик «ВТБ капитала» Елена Сахнова.

В апреле и мае все российские авиакомпании перевезли соответственно 739 000 и 946 000 человек, или в 11 и 12,5 раза меньше, чем за аналогичные месяцы 2019 г. Международные перелеты запрещены с конца марта и будут открыты с

1 августа – пока только в три страны: Турцию, Великобританию и Танзанию. В апреле и мае во многих регионах действовал карантин: прилетающие из других городов, прежде всего из Москвы, должны были две недели провести в самоизоляции – это сильно ограничивало спрос на перелеты по России. В июне рынок начал восстанавливаться, отрасль перевезла 2,84 млн человек, или 22,5% от показателей июня прошлого года.

<https://www.vedomosti.ru/newspaper/articles/2020/07/28/835524-aeroflotu-krizisa>

### **ВЕДОМОСТИ; АРТЕМ ГИРШ; 2020.29.07; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОДОБРИЛО ДОПЭМИССИЮ «АЭРОФЛОТА»; ГОСУДАРСТВО СОХРАНИТ КОНТРОЛЬНЫЙ ПАКЕТ В АВИАКОМПАНИИ**

Правительство одобрило допэмиссию акций «Аэрофлота» с условием сохранения контроля в компании у государства. Такое распоряжение подписал премьер **Михаил Мишустин**, оно опубликовано на портале правовой информации.

В распоряжении говорится, что допэмиссию проведут по открытой подписке, при этом по ее итогам доля государства в «Аэрофлоте» должна быть не меньше нынешних 51,17% (держатель пакета – Росимущество). 40,9% обыкновенных акций авиакомпании находится в свободном обращении.

О том, что правительство обсуждает вопрос о докапитализации пострадавшего в кризис «Аэрофлота» через допэмиссию акций, сообщило агентство Reuters со ссылкой на источники. «Аэрофлот», на 51,2% принадлежащий государству, может выпустить допэмиссию на сумму около 80 млрд руб. Государство может купить акции на 50 млрд руб., а остальные выкупят ВТБ и Российский фонд прямых инвестиций в равных пропорциях, говорили собеседники Reuters.

Представитель фонда рассказал «Интерфаксу», что РФПИ и международные партнеры фонда изучают возможность инвестиций в «Аэрофлот». Представитель «Аэрофлота» сообщил агентству, что не располагает такой информацией.

Ранее **Росавиация** на особых условиях выделила 7,89 млрд руб. «Аэрофлоту» и двум его дочерним авиакомпаниям – «России» и «Авроре».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/07/28/835481-pravitelstvo-odobrilo-dopemissiyu-aeroflota>

### **ВЕДОМОСТИ; ГЛЕБ МИШУСТИН; 2020.29.07; ЕВРОКОМИССИЯ НЕ РАЗРЕШИТ ВЪЕЗД РОССИЯНАМ С 1 АВГУСТА; СИТУАЦИЯ С COVID-19 В РОССИИ НЕДОСТАТОЧНО БЛАГОПРИЯТНА, СЧИТАЮТ В ЕС**

Брюссель в очередной раз откорректировал список стран, гражданам которых разрешен въезд в Евросоюз. В изначальной редакции планировалось, что границы ЕС будут открыты для 14 государств и Китая. Позже Еврокомиссия исключила из белого списка Сербию и Черногорию. Сейчас правом въезда на территорию ЕС обладают Канада, Австралия, Южная Корея, Новая Зеландия, Руанда, Таиланд, Грузия, Уругвай, Япония, Тунис, Алжир и Марокко.

Как сообщил «Ведомостям» источник, близкий к Еврокомиссии, государствам – членам ЕС было рекомендовано согласовать белый список стран, которым будет разрешен въезд на территорию союза. 11 июня Совет Европейского союза постановил постепенно отменять запреты на въезд для ряда государств начиная с 30 июня. 16 июля были приняты новые рекомендации к этому постановлению, среди которых список из 12 названных выше стран плюс Китай, который пока не подтвердил, что взаимно откроет границы для граждан ЕС. Источник подчеркнул, что вопросы вокруг белого списка находятся в ведении Европейского совета (орган, куда входят главы государств и правительств ЕС. – «Ведомости») и что сам список будет регулярно обновляться.

Европейские политики подчеркивают, что белый список не несет в себе никакой политической окраски. Предполагается разрешать или запрещать въезд гражданам не входящих в ЕС государств в зависимости от количества зараженных в них за последние 14 дней. Власти Евросоюза выработали два варианта списка с различными критериями. Согласно первому разрешение на въезд получают государства, в которых количество зараженных на 100 000 человек не превышает общеевропейский показатель – т. е. 16 человек. Второй вариант предполагает повышение порога до 20 зараженных на 100 000 человек. При этом Брюссель, как сообщает The New York Times (NYT), подчеркивает

чисто научный характер своего решения и заявляет, что «исключений не будет сделано даже для США».

В странах, гражданам которых въезд на территорию Евросоюза пока запрещен, количество зараженных действительно в разы больше. В то время как в Европе за последние две недели на 100 000 человек приходилось 16 инфицированных, в России это число составило 80 человек, в Бразилии – 190, в США – 107. Брюссельские политики заявляют, что список вряд ли будет расширен в ближайшее время, а вот его сокращения вполне можно ожидать. Последний факт наглядно иллюстрирует исключение из списка Сербии и Черногории. Как сообщает агентство Bloomberg со ссылкой на анонимные источники, из списка могут также исключить Алжир и Тунис.

Несмотря на официальную «аполитичность» списка, он все же может иметь далекоидущие политические последствия. Как сообщает NYT, запрет на въезд американских граждан больно ударит по репутации США и продемонстрирует несостоятельность мер по борьбе с COVID-19, принятых администрацией Дональда Трампа. При этом такой запрет может рассматриваться как ответ на жесткую политику президента: 13 марта Трамп ввел запрет на въезд в страну гражданам ЕС. Поводом для этого стало широкое распространение коронавирусной инфекции в Европе. Теперь же, когда Еврокомиссия приняла симметричные меры, для США сложилась непростая ситуация. Как подчеркивает Forbes, режим границ отдельных государств находится в ведении правительств, а не Еврокомиссии. Поэтому ряд проамериканских стран – например, Польша и страны Прибалтики – могут пренебречь рекомендациями Брюсселя, что повлечет за собой хаос. При этом на территории Германии, Италии и недавно покинувшей Евросоюз Великобритании расположены американские военные базы. В то время как правительства этих стран допускают пребывание американских военных, американским туристам въезд туда пока запрещен. По заявлению Forbes, Вашингтон вполне может использовать свое военное присутствие для давления на европейские правительства, требуя от них не следовать предписаниям Брюсселя.

Вместе с этим Россия также объявила о возобновлении международного авиасообщения. По заявлению **премьер-министра Михаила Мишустина**, 1 августа будут сняты ограничения на авиаперевозки, действовавшие с 27 марта. В число стран, которые первыми откроют свои границы для российских граждан, вошли Великобритания, Танзания и Турция. Как сообщает агентство ТАСС со ссылкой на источник, близкий к авиавластям, следующими государствами в российском белом списке могут стать Южная Корея и Мальдивы.

<https://www.vedomosti.ru/politics/articles/2020/07/28/835520-evrokomissiya-razreshit>

### **КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2020.29.07; ЖЕЛЕЗНО ДОРОЖЕ; ОАО РЖД ПЛАНИРУЕТ ВЗЯТЬ С ГРУЗОВЛАДЕЛЬЦЕВ 1,8 ТРЛН РУБ.**

ОАО РЖД утратило оптимизм относительно перспектив не только кризисного 2020 года, но и дальнейших пяти лет. По новому прогнозу монополии, погрузка даже в 2025 году не достигнет плановых показателей 2020–2021 годов. Доходы и прибыль также упадут, обнажив новую дыру в инвестпрограмме – на 1,8 трлн руб. ОАО РЖД планирует закрыть ее прежде всего за счет госсубсидий для угольного сектора и отмены для угольщиков понижающих коэффициентов за дальность. Участники рынка полагают, что эти меры приведут лишь к еще большему падению погрузки.

Как стало известно “Ъ”, ОАО РЖД, весной сообщившее о заметном ухудшении прогноза погрузки по итогам 2020 года, планирует пересмотреть и другие параметры долгосрочной программы развития (ДПР) монополии до 2025 года. Как следует из июльских материалов ОАО РЖД (есть у “Ъ”), новый прогноз отличается крайним пессимизмом. Так, погрузка после уже анонсированного провала в 5% в этом году будет медленно прирастать в

дальнейшем – со среднегодовыми темпами 0,6% к 2018 году вместо предусмотренных ранее 2,4–3,8%.

В итоге в 2025 году монополия планирует перевозить лишь 1346 млн тонн грузов. Ранее этот показатель планировалось превзойти уже в 2020–2021 годах.

В общей сложности, по новому сценарию, монополия перевезет в 2020–2025 годах 7,72 млрд тонн, что на 824,4 млн тонн меньше базового сценария ДПР и на 1,4 млрд тонн – оптимистического сценария. Такое падение эквивалентно ситуации, в которой ОАО РЖД ничего не грузило бы на сеть около восьми месяцев в 2020 году.

В ОАО РЖД от комментариев отказались.

Совокупная чистая прибыль вместо прогнозных 414 млрд руб. составит при оптимальном раскладе 186 млрд руб., а в стресс-сценарии обернется убытком в 211 млрд руб. Отставание плановой выручки и доходов от параметров ДПР неминуемо скажется на инвестпрограмме, в которой образуется дыра порядка 1,76 трлн руб.

Компания предлагает несколько способов получения дополнительных доходов, которые сократят отставание от плана до 290,4 млрд руб.

В первую очередь монополия выступает за госсубсидию для экспортных перевозок угля расчетным объемом 55 млрд руб. в год, за счет чего ОАО РЖД планирует получить 40 млрд руб. допдоходов. О подобной субсидии в отрасли и правительстве говорят с марта (см. “Ъ” от 19 марта), но пока вопрос не решен. **Минтранс** в июне сообщил, что направил в Минэнерго предложение ввести адресные бюджетные субсидии для грузоотправителей, предполагающие полную или частичную компенсацию расходов на транспортировку угля. В Минэнерго на запрос “Ъ” не ответили. По поручению первого **вице-премьера Андрея Белоусова** вопрос следует дополнительно проработать до 25 августа. Перевозки угля, по оценке монополии, принесли ей 54,7 млрд руб. убытка в 2019 году.

Также ОАО РЖД планирует усовершенствовать правила недискриминационного доступа (допдоходы – 15,8 млрд руб. в год) и отменить понижающий коэффициент 0,4 за дальность для перевозок угля (еще 42,5 млрд руб. в год). Отмена коэффициентов за дальность уничтожит перевозки угля и руды, предвидит источник “Ъ” среди грузоотправителей. Другой возражает, говоря, что субсидирование одного типа грузов за счет других создает перекос в конкурентной среде.

Также планируется отменить скидки на порожний пробег для инновационных вагонов (4,5 млрд руб. в год). Сейчас возвращать порожняком некоторые модели инновационных полувагонов дешевле, чем типовые, что, с одной стороны, поддерживает вагоностроителей и позволяет тяжелым грузам на дальних рейсах оборачиваться быстрее за счет веса поезда, а с другой – препятствует обратной загрузке. «Отмена скидки на порожний пробег убьют вагоностроение, так как спроса на вагоны нет, – говорит собеседник “Ъ” среди грузоотправителей. – Прирост перевозок на Восток создавал дополнительный спрос на вагоны, а теперь УВЗ и Тихвинский вагоностроительный завод можно закрывать».

Также ОАО РЖД планирует дополнительно проиндексировать на 4% тариф на перевозки контейнеров, что принесет дополнительно 3,4 млрд руб. в год. Исторически темпы роста этого тарифа отставали от темпов для универсального парка. В то же время в мае глава «Трансконтейнера» Александр Исурин говорил, что любой дополнительный рост тарифа на перевозку контейнеров замедлит прирост контейнерных перевозок (см. “Ъ” от 26 мая).

ОАО РЖД уже обнаруживало дыры в долгосрочной инвестпрограмме – сначала в 2018 году в размере 389 млрд руб. (см. “Ъ” от 21 ноября 2018 года), она была закрыта экспортной надбавкой и повышением тарифа на порожний пробег. В этом году на фоне пандемии дыра составила 525 млрд руб. (см. “Ъ” от 24 апреля), и ее закрывают выпуском вечных бондов на 370 млрд руб. и рядом других мер. «Удивительно дырявый документ эта ДПР, – иронизирует один из участников отрасли. – Еще немного, и объем обнаруженных дыр превзойдет долгосрочную инвестпрограмму». «Никакой

необходимости в дополнительных доходах у ОАО РЖД сейчас нет: нужно сокращать затраты, как делают все компании», – говорит другой собеседник “Ъ”, уточняя, что обсуждение этих мер с отраслью не ведется.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров сомневается, что бюджет будет готов предоставить угольщикам субсидию, способную удовлетворить даже часть запросов ОАО РЖД. По его мнению, отмена специальных тарифных схем для вагонов с повышенной грузоподъемностью приведет к ухудшению эксплуатационной обстановки на Восточном полигоне, поскольку именно такие вагоны обеспечивают возможность угольщикам нарастить отгрузки на экспорт, а ОАО РЖД – грузовую базу. А рост тарифа для контейнеров, полагает эксперт, идет вразрез с планами по увеличению их перевозок и создает угрозу оттока контейнеров на автотранспорт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4433999>

### **ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.29.07; «ТРАНСКОНТЕЙНЕР» ЗАПРЕТИЛ ПЕРЕВОЗИТЬ СВОИ КОНТЕЙНЕРЫ В ПОЛУВАГОНАХ; РАЗРЕШИТЬ ТАКОЙ СПОСОБ ПРЕДЛАГАЕТ ВЛАДЕЛЕЦ КРУПНОГО ОПЕРАТОРА ВЛАДИМИР ЛИСИН**

Входящий в группу «Дело» Сергея Шишкарева «Трансконтейнер» запретил перевозить свои контейнеры в полувагонах. Об этом говорится в телеграмме президента «Трансконтейнера» Александра Исурина, разосланной в конце июня в филиалы компании. Эта компания – крупнейший в России оператор фитинговых железнодорожных платформ для перевозки контейнеров, а также крупнейший владелец самих контейнеров. Таким образом, компания запрещает возить свои контейнеры в полувагонах и другим операторам, говорит сотрудник компании – партнера «Трансконтейнера».

«Трансконтейнер» принадлежит около 84 000 крупнотоннажных контейнеров, а всего в перевозке контейнерных грузов по России железнодорожным транспортом активно (более трех перевозок в год) задействованы около 300 000 контейнеров. Понятно, что контейнеры, принадлежащие крупнейшим операторам – «Трансконтейнеру» и Fesco, – активнее других задействованы в этом грузообороте», – говорит гендиректор компании «Infoline-аналитика» Михаил Бурмистров.

Перевозки контейнеров полувагонами и так запрещены приказом РЖД еще в 2014 г. Но летом этот вопрос вызвал спор среди крупных операторов. Владимир Лисин, владелец Новолипецкого металлургического комбината и Первой грузовой компании (один из крупнейших операторов полувагонов), на совещании у первого вице-премьера **Андрея Белоусова** в июне предложил снова разрешить перевозки контейнеров полувагонами. В России профицит полувагонов, использование их под контейнеры поможет снизить порожний пробег последних, мотивировал свое предложение Лисин. Существующая норма [про фитинговые платформы] придумана в чьих-то интересах, сказал тогда Лисин. Гендиректор РЖД Олег Белозеров назвал идею интересной. Операторы фитинговых платформ, прежде всего «Трансконтейнер» и Fesco, выступили против: это вызвало бы профицит платформ; погрузка контейнеров в полувагоны занимает в 5–7 раз больше времени, чем на платформы, т. е. замедлилась бы обработка контейнеров в портах; перевозка полувагонами может привести к повреждениям контейнеров и самих грузов. Об этом операторы предупреждали в письме Белозерову. «Ведомости» ознакомились с письмом, о нем также сообщал РБК.

До ноября 2019 г. 50%+2 акции «Трансконтейнера» принадлежали РЖД, поэтому эта норма была выгодна монополии и не могло быть речи о том, чтобы ее отменить, напоминает сотрудник железнодорожного оператора. РЖД продали этот пакет с аукциона, его купила группа «Дело», заплатив 60,3 млрд руб. при стартовой цене в 36,16 млрд руб. Основным соперником «Дела» на аукционе была Первая грузовая компания Лисина.

Запрет «Трансконтейнера» еще до того, как РЖД приняли решение, носит характер упреждающего, это некий сигнал участникам рынка, считают сотрудники двух железнодорожных операторов.

«Этот вопрос сейчас обсуждается со всеми участниками рынка», – говорит представитель РЖД. Решение на уровне правительства еще принято, утверждает федеральный чиновник. «Мы по-прежнему считаем, что погрузка контейнеров в полувагоны создает риски для безопасности движения, грузов и подвижного состава. По нашим данным никаких технологических прорывов при использовании полувагонов для перевозки контейнеров не произойдет», – передал «Ведомостям» Исурин через представителя. «Бруски, гвозди, пневматы, которые инициаторы разрешения на перевозку предлагают использовать для якобы безопасного крепления контейнеров в полувагонах, отбрасывают с нашей точки зрения развитие логистики в прошлый век. Наши расчеты показывают, что даже при полной очистке дна полувагона и опоре на четыре точки создается избыточное давление на конструкцию вагона и контейнера», – передал Исурин.

«Разрешение перевозить контейнеры полувагонами по всей сети РЖД привело бы к комплексу негативных последствий: снизилась бы скорость обработки в контейнерных терминалах, возникла бы опасность повреждения грузов», – считает Бурмистров. Но в отдельных случаях такое решение могло бы быть эффективным, например, для металлургических холдингов, рассуждает эксперт: у них высвобождается большое количество полувагонов, а металлопродукцию сложнее повредить при перевозке в контейнерах.

Представитель ПГК от комментариев отказался.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/07/28/835538-transkonteiner>

### **КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.29.07; ДЕЛО ПАХНЕТ ПЕРЕГАРОМ; ПЕРСПЕКТИВА ПОЯВЛЕНИЯ АЛКОЗАМКОВ В РОССИЙСКИХ АВТОМОБИЛЯХ НЕ ЗА ГОРАМИ**

Минпромторг, выяснил “Ъ”, до конца года планирует разработать «концепцию внедрения в массовое потребление» алкозамков (блокируют зажигание при выявлении алкоголя в выдохе) и «протестирует» автопроизводителей устанавливая приборы в машины, сходящие с конвейера. Ранее установку приборов поддерживала ГИБДД, к тому же с 2022 года все транспортные средства, произведенные на территории Евросоюза, должны быть оборудованы такими запорами. Эксперты указывают, что инициатива неизбежно приведет к росту стоимости автомобилей, поскольку цены на алкозамки составляют от 25 до 120 тыс. руб. К тому же, предупреждают оппоненты, велика вероятность ошибочного срабатывания системы блокировки.

“Ъ” ознакомился с протоколом совещания в Минпромторге по вопросам оснащения транспортных средств алкозамками – приборами блокировки зажигания. До 1 октября будет разработана концепция «внедрения в массовое потребление алкозамков для транспортных средств», включая «обеспечение сервиса автомобилей с алкозамками». До 31 декабря будет «проработан вопрос» «о стимулировании массового внедрения алкозамков в серийные модели». Автопроизводители получают дополнительные баллы (в рамках действующей системы по оценке локализации производства) за установку алкозамков российского производства. ФГУП НАМИ проверит влияние устройств на безопасность транспортных средств: должны быть, в частности, исключены ситуации, когда алкозамок блокирует двигатель на ходу. Будут подготовлены стандарты, содержащие требования и методы испытаний алкозамков, правила их установки. В перспективе устройства получат статус «средств измерений» (по аналогии с алкометрами и дорожными камерами), что означает проведение регулярных проверок приборов. В Минпромторге на запрос “Ъ” не ответили.

Алкозамки (alcohol interlock) начали применять в Швеции еще в конце 1990-х годов. Сегодня устройства используются во многих странах для контроля граждан, ранее попадавших на пьяном вождении, либо для контроля водителей, перевозящих пассажиров. В Австралии провинившиеся автовладельцы ставят их за свой счет и обязаны проводить ежемесячную поверку – это обходится примерно в \$2,2 тыс. в год. В Литве с 1 января 2020 года можно сократить срок лишения прав, согласившись на установку алкозамка. С 2022 года все новые транспортные средства, произведенные на территории Евросоюза, должны быть оборудованы алкозамками.

В России идея обсуждается уже не первый год. В 2010 году подобные устройства ставились на школьные автобусы в Татарстане и Ивановской области, но дальше пилотного проекта дело не пошло. Госавтоинспекция поддерживала установку приборов. В 2013 году «Справедливая Россия» предлагала обязать водителей, уличенных в пьяном вождении, ставить за свой счет алкозамки, но законопроект отклонили. Похожие поправки несколько раз анонсировала Мосгордума, но приняты они не были. В 2015 году ставить алкозамки предлагал министр «открытого правительства» Михаил Абызов.

На совещание в Минпромторге, следует из протокола, были приглашены представители ООО «Научно-производственная фирма «Мета»» (производитель оборудования для ТО, алкотестеров), Научно-производственного предприятия ИТЭЛМА (поставщик запчастей для автозаводов), ООО «Омега» (разработчик информационных систем), АО «НИИМА «Прогресс»» (производитель микроэлектроники). Готовый алкозамок стоимостью 79 тыс. руб. есть только у «Меты». На запрос «Ъ» в компании не ответили. Цены на алкозамки производителей варьируются от 25 до 120 тыс. руб.

В АвтоВАЗе, УАЗе, ГАЗе, Hyundai ситуацию не комментируют. «Применение алкотестера порождает большую вероятность ошибки, – говорит источник «Ъ» на авторынке. –

Если мы тестируем один раз в момент посадки, то подышать на прибор может любой человек, не обязательно водитель. Если же мы мониторим наличие паров во время движения, то присутствие в салоне одного или нескольких пассажиров с признаками алкогольного опьянения может привести к ошибочному срабатыванию системы блокировки».

В инструкции к прибору «Мета» говорится, что использование жидкости для полости рта, духов или лосьона после бритья «непосредственно перед тестом», курение за 2 минуты до проведения пробы, а также наличие паров омывателя стекла в салоне машины может повлиять на результаты. Перед пробой также запрещено употреблять еду, пить холодную или горячую воду. Если алкозамок обнаружил превышение уровня алкоголя, то следующую попытку можно будет совершить только через полчаса.

В теории можно ставить алкозамки на машины водителей, уличенных в пьяном вождении, говорит первый зампред комитета Госдумы по госстроительству Вячеслав Лысаков, но говорить о массовом применении этих устройств рано: «Нет ни нормативной базы, ни стандартов, ни инфраструктуры для обслуживания алкозамков». Должна быть налажена связь алкозамка с полицией, чтобы попытка сесть за руль пьяным считалась «усугубляющим вину обстоятельством», отмечает господин Лысаков. «Пока все это выглядит как беспилотники и летающие такси. Когда-нибудь мы к этому придем, но пока забегаем вперед, – говорит он. –

«Автопроизводители и их дилеры, скорее всего, не поддержат идею, – полагает директор ГБУ «Безопасность дорожного движения» Татарстана (в 1997–2016 годах возглавлял республиканскую ГИБДД) Рифкат Минниханов. – Учитывая значительную долю вторичного рынка и менталитет владельцев престижных авто, идея вряд ли окажется жизнеспособной. Да и тезис о том, что нет замков, к которым наши соотечественники не подберут «ключи», опровергнуть еще ни разу не удалось».

<https://www.kommersant.ru/doc/4434042>

### **ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ БАГДАСАРОВ; 2020.29.07; СМОТРИ В ОБА: НЕЛЕГАЛЬНЫЙ ТЕХОСМОТР МОЖЕТ ЗАКОНЧИТЬСЯ ТЮРЬМОЙ; ЧТО ГРОЗИТ ПО НОВОМУ ЗАКОНУ НЕАККРЕДИТОВАННЫМ ОПЕРАТОРАМ И ЭКОНОМНЫМ АВТОВЛАДЕЛЬЦАМ**

С 27 июля работа операторов ТО без аккредитации отнесена к незаконному предпринимательству и карается крупным штрафом либо арестом на полгода. Эксперты тем не менее сомневаются, что эта мера может изменить ситуацию в сфере техосмотра. Почему большинство диагностических карт оформляют без проверки автомобиля, разбирались «Известия».

Поправки в ст. 171 Уголовного кодекса подразумевают ответственность за техосмотр, проведенный компаниями, не аккредитованными в Российском союзе автостраховщиков (РСА). Теперь, если в результате такого ТО был причинен ущерб гражданам или государству, а также извлечен крупный доход, злоумышленника накажут либо штрафом до 300 тыс. руб., либо арестом до полугода, либо обязательными работами на срок до 480 часов.

Техосмотр с точки зрения УК

– Ущербом гражданам можно считать плату за недобросовестно оказанную услугу, а также, в случае попадания в ДТП, все последующие расходы. Независимо от того, умышленно ли человек приобрел поддельную диагностическую карту или ему оказала «услугу» неаккредитованная СТО, он потратил свои деньги. Это можно расценивать как ущерб. Что касается ущерба государству, то оно теряет возможную прибыль с выдачи аккредитаций и не получает налоги, – пояснил «Известиям» адвокат бюро «Батиров и партнеры» Георгий Батиров. Ведущий юрист Европейской Юридической Службы Юрий Телегин уточнил, что крупным доходом или ущербом считается сумма, превышающая 2 млн 250 тыс. рублей, а особо крупным – 9 млн руб.

– Само по себе появление уголовной ответственности за техосмотр говорит нам, что никакими административными решениями эту проблему до сих пор победить не могут, – считает главный редактор «За рулем» Максим Кадаков.

Опрошенные «Известиями» юристы рассказали, что ранее действия недобросовестных операторов техосмотра попадали под несколько статей УК – «Мошенничество», «Коммерческий подкуп», «Подделка, изготовление или оборот поддельных документов, государственных наград, штампов, печатей или бланков». Тем не менее это не останавливает злоумышленников, и новые поправки вряд ли серьезно изменят ситуацию, считает большинство экспертов.

Редкие случаи

В РСА отметили, что поправки в Уголовный кодекс должны стать серьезной преградой на пути лжеоператоров техосмотра. В то же время в Союзе вполне здраво считают, что отдельно эта мера навести порядок в сфере техосмотра не позволит. Другое дело, если рассматривать ее в комплексе с реформой техосмотра, изначально намеченной на июнь, но затем из-за пандемии отложенной до марта следующего года.

– Неаккредитованный оператор ТО не имеет доступа к ЕАИС ТО и внести информацию в базу ГИБДД о прохождении автовладельцем техосмотра не сможет, такой техосмотр будет выявлен сразу же при попытке приобрести полис ОСАГО. Поэтому случаи продажи диагностических карт неаккредитованными пунктами ТО редки, если не учитывать случаи мошенничества, когда такой оператор, например, незаконно получил доступ к личному кабинету аккредитованного оператора ТО, – рассказали в **пресс-службе** РСА. В Российском союзе автостраховщиков признают: операторы ТО достаточно часто обращаются в полицию из-за взлома их сайтов с целью вброса в ЕАИС ТО фальшивых диагностических карт.

В РСА также отметили, что сотрудничают с IT-компаниями, которые занимаются борьбой с кибермошенничеством и выявляют в интернете объявления о продаже

диагностических карт. На сайте Союза операторам советуют самостоятельно мониторить базу ЕАИС ТО, чаще менять пароли, пользоваться антивирусами и удалять старые учетные записи.

Кроме того, за прошлый год сотрудники РСА провели в отношении операторов технического осмотра более 2 тыс. документарных и около 500 выездных проверок. По результатам было принято почти 600 решений о приостановке аккредитации. Причины – отсутствие пункта ТО и необходимых средств диагностики, а также оформление диагностической карты без фактического проведения технического осмотра.

Проверка новых кандидатов в операторы ТО сейчас может занимать продолжительное время, рассказывают игроки рынка.

– Утверждение, что получить аккредитацию у РСА легко, субъективно. Операторы технического осмотра, которые пытаются собственными силами, без привлечения внешних специалистов получить аккредитацию с третьей, а порой и пятой попытки, являются тому подтверждением. РСА проводит не только проверку документов, но также запрашивает фото и видеоматериалы, подтверждающие работоспособность средств технического диагностирования, соответствие параметров и характеристик сооружения пункта технического осмотра требованиям аккредитации, фактическое размещение диагностической линии внутри сооружения. Если предоставленные документы и материалы у РСА вызывают сомнения, заявителю назначается выездная проверка, – рассказал «Известиям» председатель правления Союза операторов технического осмотра Максим Бурдюгов.

С торговлей «серыми» диагностическими картами борются даже профессиональные объединения операторов техосмотра – по этим фактам написана не одна жалоба в прокуратуру. В то же время большинство сервисов всё равно предпочитает оформлять карты без осмотра автомобиля.

– Более 80% российских автомобилистов покупают диагностические карты одновременно с полисом ОСАГО, что говорит о том, что практика продажи карт без осмотра достаточно распространена, – отметил руководитель проектов по бизнес-процессам ГК «АвтоСпецЦентр» Константин Авакян.

Вопрос прибыли

Не только отсутствие серьезного контроля побуждает операторов идти на нарушения. Им просто невыгодно делать ТО по-настоящему – проще оформить диагностическую карту без осмотра. Дело в том, что закон устанавливает предельные цены для каждого региона – к примеру, 720 руб. для Москвы, 881 руб. для Санкт-Петербурга, 304 руб. для Дагестана, 700 руб. для Мурманской области.

– Еще пять лет назад мы с Федеральной службой по тарифам делали расчет себестоимости реального техосмотра с учетом оборудования и помещения. Тогда себестоимость получаса работы с автомобилем равнялась 850–900 руб. по всей России. При рентабельности в 10% мы выходили на 950–1000 руб. В Санкт-Петербурге мы выходили на 1200, а в Москве на 1300–1500 руб. Спустя пять лет, с учетом инфляции, мы можем выйти на 1000–1100 руб. по России, 1300–1400 руб. в Санкт-Петербурге и 1500 руб. в Москве. При реальной загрузке 10 000 осмотров в год это окупается и дает результат: сохранение жизней, сокращение убытков государства, налоги в казну, – рассказал «Известиям» президент Союза организаций по контролю и диагностике технического состояния транспортных средств «ТехЭксперт» Сергей Зайцев. Он считает, что в целях борьбы с мошенничеством нужно ограничивать не максимальную цену техосмотра, а минимальную.

Об отмене предельных цен на техосмотр задумались и в ФАС – там предлагают дать право операторам самостоятельно определять размер платы за такую услугу. Предпосылкой для либерализации в ведомстве считают наличие конкуренции.

Техосмотр – экономически выгодный бизнес, но при условии отсутствия конкуренции в виде нелегальной продажи диагностических карт, рассказал «Известиям» Максим Бурдюгов. Он также отметил, что в связи с пандемией операторы ТО оказались в крайне сложной финансовой ситуации.

– Автомобилисты и так неохотно ехали на пункты технического осмотра, покупая диагностические карты через интернет или иными доступными нелегальными способами. После того, как ЦБ РФ были даны рекомендации по отмене обязательного оформления диагностических карт, автовладельцы и вовсе перестали обращаться за услугой техосмотра, – рассказал Бурдюгов. Это привело, по его словам, к множеству случаев аннулирования аттестатов по личной инициативе операторов ТО.

Как накажут автомобилистов?

По закону, в случае отсутствия диагностической карты, без фактического прохождения техосмотра или отсутствия у оператора лицензии на проведение осмотра определенного типа транспортных средств (легковые, грузовики, мотоциклы), страховая компания не вправе отказать в возмещении. Если же автовладелец стал виновником ДТП, не имея диагностической карты, страховщик имеет право предъявить ему регрессное требование в размере возмещения потерпевшему.

Кроме того, автовладельца могут обвинить и в использовании заведомо подложного документа, если этот факт будет доказан, рассказал ведущий юрист Европейской Юридической Службы Юрий Телегин. За это, согласно части 5 ст. 327 УК РФ, грозит не только крупный штраф, но и арест до шести месяцев либо исправительные работы на срок до двух лет.

Наконец, в марте 2021 года должна стартовать масштабная реформа техосмотра, и тогда за отсутствие диагностической карты или покупку «серой» автомобилистам будет грозить штраф в 2000 руб.

Проверяйте по списку

В РСА рекомендуют проверять наличие у операторов аккредитации перед прохождением техосмотра. Сделать это можно на сайте Российского союза страховщиков – там есть информативный список почти 5,5 тыс. действующих пунктов технического осмотра. Также там можно узнать, на осмотр каких типов транспортных средств у оператора есть лицензия. Имеется и список фирм, лишенных аккредитации с указанием причины.

Смущает лишь то обстоятельство, что корреспонденту «Известий» не ответили по шести из 10 указанных на сайте телефонных номеров. Обзвон проводился в произвольном порядке среди московских фирм. В двух случаях оператор ТО вызвался оформить диагностическую карту на мотоцикл, хотя согласно указанной на сайте информации, лицензии на этот тип транспортных средств у него не было. И только в одном сервисе оформлять карту на мотоцикл отказались.

<https://iz.ru/1041253/evgenii-bagdasarov/smotri-v-oba-nelegalnyi-tekhosmotr-mozhet-zakonchitsia-tiurmoi>

### **КОММЕРСАНТЪ; ЮЛИЯ ТИШИНА; 2020.29.07; «ВЫМПЕЛКОМ» ДОГОНЯЕТ ПОЕЗД; ОПЕРАТОР ИНВЕСТИРУЕТ В СЕТЬ В СТОЛИЧНОМ МЕТРО**

«Вымпелком» потратит 3 млрд руб. на строительство мобильной сети в московском метро на оборудовании китайской Huawei. Компания отставала от конкурентов по проникновению в метро, в прошлом году оказавшись на последнем месте по скорости мобильного интернета в подземке. Новое оборудование сможет поддерживать технологии 5G после запуска этого стандарта, к этому же готовятся и другие операторы, работающие с Nokia и Ericsson.

«Вымпелком» начал строительство сети 5G-ready (поддерживает действующий стандарт LTE и сможет поддерживать 5G после его запуска) на всех станциях, переходах и тоннелях московского метро, рассказал “Ъ” представитель оператора. По его словам,

проект планируется завершить в ноябре 2020 года, в первую очередь сеть будет запущена на пяти самых загруженных линиях, затем на остальных. Инвестиции официально не раскрываются. По словам источника “Ъ”, их сумма превысит 3 млрд руб. в течение трех лет. Сейчас сеть 5G-ready «Вымпелкома» уже доступна на 61 из 218 подземных станций метро, утверждают в компании.

Партнером проекта стала китайская Huawei, на оборудовании которой «Вымпелком» ранее начал обновлять сеть до 5G-ready в Москве. Инвестиции в это составили 5 млрд руб., сообщил “Ъ” 16 мая 2019 года.

«Вымпелком» отставал от конкурентов по покрытию в метро.

Например, раньше наиболее качественный доступ в интернет в метро предоставлял оператор Wi-Fi «МаксимаТелеком», но уже в конце 2019 года он уступил лидерство по скорости доступа мобильным операторам, которые стали активно строить сети в метро в начале того же года, напоминает гендиректор Telecom Daily Денис Кусков. Уже в третьем квартале 2019 года скорость интернета «МегаФона» и МТС в метро оказались выше, чем у «МаксимаТелеком», сообщил “Ъ” в декабре 2019 года со ссылкой на данные Telecom Daily. Tele2 и «Вымпелком» тогда заняли четвертое и пятое места соответственно.

После модернизации сети у «Вымпелкома» есть шанс догнать по качеству услуг лидирующих операторов, считает господин Кусков. К тому же в перспективе запуск сети 5G в метро позволит операторам не только оказывать услуги пассажирам, но и обеспечить, например, движение самоуправляемых поездов, для чего потребуется не только высокая скорость передачи данных, но и низкая задержка, добавляет он.

С развитием сетей операторов связи услуги Wi-Fi в метро вообще отойдут на второй план, полагает руководитель Content Review Сергей Половников.

О том, что потребление Wi-Fi в столичном метро снизилось после снятия режима самоизоляции, “Ъ” сообщил 21 июля.

МТС год назад обеспечила абонентам одинаковое качество интернета в метро и наземном транспорте, завершив строительство под землей сети LTE на оборудовании Nokia, только на заключительном этапе в это было инвестировано более 1 млрд руб., отметили в пресс-службе оператора. МТС планирует дальше обновлять сеть в метрополитене. В компании считают, что решения 5G там могут быть использованы для автоматизации сбора технических данных, удаленного управления пассажиропотоком и видеонаблюдения.

«МегаФон» завершил покрытие 4G всех станций столичного метро в начале 2019 года, а количество перегонов, где доступны его услуги, «приближается к 100%», сообщили в компании. У Tele2 в метро все базовые станции уже 5G-ready, заявили в компании. Там уточняют, что сеть сейчас доступна на всех станциях, а на новых устанавливается оборудование компании Ericsson.

<https://www.kommersant.ru/doc/4434031>

### **КОММЕРСАНТЬ FM; 2020.28.07; ЭЛЕКТРОСАМОКАТЫ ПРОПИШУТ В ПДД; ПОВЫСЯТ ЛИ ЭТИ НОВОВВЕДЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

В Госдуме вновь предложили прописать в ПДД нормы управления электросамокатами. Как отмечают депутаты, сейчас водители подобных транспортных средств приравниваются к пешеходам. Хотя с учетом мощности некоторых самокатов, логичнее было бы их отнести, например, к мопедам. Из-за участившихся аварий ранее в Минтрансе подготовили свои поправки в ПДД, которые предлагают отнести роликовые коньки, скейтборды, электрические самокаты и гироскутеры к новому типу транспорта – «средствам индивидуальной мобильности». Регулирование этой сферы обсуждается уже не первый год, и опрошенные “Ъ FM” эксперты считают, что очередные нововведения не повысят безопасность участников дорожного движения. Тему продолжит Владислав Викторов.

Мало кто мог подумать, что если к такому простому средству передвижения как самокат приделать электрический мотор, с помощью которого можно разогнаться до 20 км/ч и более, то он превратится в по-настоящему опасную машину. За год в Европе зафиксировали несколько смертельных ДТП с участием электросамокатов. А вот в России официальной статистики нет, но по неофициальным данным, несколько случаев все же было.

В **Минтрансе** отмечают, что при разработке поправок в ПДД учли европейский опыт, а потому в новых правилах появится термин «средство индивидуальной мобильности» (СИМ). Но председатель межрегионального общественного движения «Союз пешеходов» Владимир Соколов говорит, что проблем это не решает: «Все предложения, связанные со скоростным режимом, скоростью 20 км/ч, определили, что место передвижения – это велодорожки, велопешеходные дорожки. Но если их нет, – то тротуары, если их нет, – то обочина дороги, если ее нет, – то можно двигаться по проезжей части. Но это просто пренебрежение правилами дорожного движения. Электросамокаты имеют все признаки мопеда, для него нужны права, это совершенно правильно, тем более, если разрешается ездить вдоль проезжей части».

А учитывая, что некоторые модели способны разогнаться и до 60 км/ч, то их действительно не назовешь самокатом.

Но проблема еще и в том, что в случае любого происшествия, водитель такого устройства по-прежнему будет считаться пешеходом.

Хотя сложно себе представить пешехода, который движется со скоростью минимум 20 км/ч, а потому депутаты настаивают, что правила использования таких устройств должны быть четко прописаны в ПДД. Сильнее всех от этого страдают автомобилисты. Мало того, что получить компенсацию практически невозможно, так еще и доказать свою невиновность водителю бывает очень сложно, говорит автоюрист Сергей Радько: «У этого самокатчика нет полиса ОСАГО, и придется долго с ним лично судиться. Если он виновен, а водитель невиновен, то начинается очень долгая экспертиза: с какой скоростью автомобиль двигался, на каком удалении возникла опасность для движения в виде этого самого пешехода, имел ли водитель техническую возможность избежать наезда путем применения экстренного торможения».

После нескольких происшествий с участием электросамокатов, во многих европейских городах также пошли на ограничение скорости для таких транспортных средств. В Париже это 8 км/ч в пешеходных зонах, в Швеции – 20 км/ч, причем использовать более мощные модели запрещено. А вот в Великобритании нужно получить права. И учитывая мощность некоторых устройств, это вполне разумно, отмечает главный эксперт Национального экспертного совета по обучению и тестированию водителей Александр Лыткин. Впрочем, это влечет за собой другие трудности, и решить все проблемы выдача прав не может.

«Во-первых, надо прописать, кто, как, каким образом будет водительское удостоверение получать».

Во-вторых, если мы признаем источником повышенной опасности и транспортным средством, то есть надо прописывать, какие медицинские показания, кто их будет учить вообще, как ездить, правилам этим, значит, надо прописать правила, как пользоваться, значит надо прописывать методику преподавания.

Одно влечет за собой другое», – подчеркнул эксперты.

Впрочем, даже если в ПДД и появятся отдельные правила специально для водителей электросамокатов, непонятно, кто и как будет следить за их соблюдением. Теоретически более мощные модели можно было бы регистрировать и получать на них специальные номера. Но тогда вряд ли электросамокаты будут пользоваться такой популярностью.

В середине июля ритейлеры сообщили о резком росте спроса на электрический транспорт. Так, по данным «М.Видео» и «Эльдорадо», по сравнению с июнем 2019-го продажи выросли на 25%. Почти 80% купленной техники пришлось на электросамокаты.

<https://www.kommersant.ru/doc/4433701>

**РБК; ВЛАДИСЛАВ СКОБЕЛЕВ, АНАСТАСИЯ СКРЫННИКОВА; 2020.28.07; СБЕРБАНК И MAIL.RU GROUP РЕШИЛИ ИНВЕСТИРОВАТЬ В СЕРВИС АРЕНДЫ САМОКАТОВ; СБЕРБАНК И MAIL.RU GROUP ВЕДУТ ПЕРЕГОВОРЫ О ПОКУПКЕ ДОЛИ В URENT, СЕРВИСЕ АРЕНДЫ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ. ПОСЛЕ СДЕЛКИ ОН СТАНЕТ ЧАСТЬЮ ПРИЛОЖЕНИЯ «СИТИМОБИЛА». РАНЕЕ ТАКУЮ УСЛУГУ ЗАПУСТИЛ UBER, ХОТЯ ОКУПАЮТСЯ ТАКИЕ ПРОЕКТЫ С ТРУДОМ**

О том, что «O2O Холдинг» – совместное предприятие Сбербанка и Mail.ru Group – ведет переговоры о покупке доли в сервисе аренды электросамокатов и велосипедов URent, РБК рассказали три источника, близких к сторонам сделки. По словам одного из них, на текущем этапе речь идет о покупке 10% сервиса, по словам второго – «о небольшой доле», но впоследствии «O2O Холдинг» может выкупить до 100% компании.

В рамках сделки, весь URent был оценен в 700 млн руб., отметил один из собеседников РБК. Возможность аренды велосипедов и электросамокатов из URent будет интегрирована в приложение «Ситимобила», в результате чего оно станет «транспортным суперприложением» (super app, суперприложение. – РБК), рассказали два собеседника.

Представители Mail.ru Group, «Ситимобила» и URent отказались от комментариев, представитель Сбербанка заявил, что «не комментирует рыночные слухи».

ООО «Юрентбайк.ру» (головная компания URent) было зарегистрировано в начале 2018-го в Ставропольском крае Ольгой Стефанюк и Андреем Калининским. Сам сервис был запущен в конце того же года на юге страны. Весной 2019 года URent привлекла 150 млн руб. от пула частных инвесторов, среди которых были создатели приложения «Сравни Такси» Андрей Азаров и Михаил Гейшерик. Компания планировала направить привлеченные средства на запуск сервиса в Москве и других крупных городах России. Сейчас услуга аренды самокатов доступна пользователям более чем в 20 городах России, в том числе с лета этого года – в столице. К концу сезона пользователям сервиса будут доступны для аренды более 12 тыс. самокатов по всей стране, обещали представители URent. По данным СПАРК, 66,43% «Юрентбайк.ру» принадлежит Ольге Стефанюк, 19,75% – Андрею Азарову, 7,25% – Михаилу Гейшернику, 6,57% – Андрею Калининскому. Выручка в 2019 году – 88 млн руб., чистая прибыль – 10,9 млн руб.

Сколько катаются на самокатах

За сезоны 2018–2019 годов только в Москве пользователи сервисов аренды самокатов совершили более 540 тыс. поездок, говорилось на официальном сайте мэрии Москвы. В 2020 году число поездок должно вырасти до 1 млн, а общее количество самокатов в прокате достигнет 6 тыс., прогнозировали власти.

Опрошенные РБК эксперты неоднозначно отнеслись к возможности выхода СП Сбербанка и Mail.ru Group на рынок аренды самокатов. По словам аналитика «ВТБ Капитала» Владимира Беспалова, у подобных проектов неочевидные перспективы окупаемости. В то же время он отметил, что, поскольку рынок еще находится на этапе формирования, у крупных компаний есть возможность занять на нем лидирующие позиции. «Приход такого крупного игрока должен способствовать развитию рынка подобных услуг, прежде всего за счет расширения предложения и создания необходимой инфраструктуры, что в итоге должно привести к увеличению числа пользователей», – считает Беспалов.

Как пояснила Ульяна Смольская, представитель компании «Делимобиль», которая развивает сервис аренды самокатов наряду с каршерингом, на рынок проката самокатов

очень сильно влияет сезонность, климатические условия, целевая аудитория, быстрая изнашиваемость парка и высокие расходы на техническое сопровождение и обслуживание. По ее словам, эти факторы ограничивают возможность масштабирования такого бизнеса и его эффективность. Она назвала подобный сервис в большей степени «имиджевой историей, когда под одним брендом собираются схожие сервисы, но не все они экономически привлекательны».

По мнению владельца венчурного фонда Typhoon Digital Development Олега Братишко, какого-либо значимого влияния на выручку СП покупка URent вряд ли окажет. «Но интеграция с URent может стать «фишкой» «Ситимобила», которому сейчас не хватает элементов фундаментального отличия от конкурентов. Кроме того, у компании появилась возможность зайти на рынок по относительно низкой цене, так как после пандемии многие сервисы аренды электроскутеров находятся в предбанкротном состоянии», – указал он.

При этом опрошенные РБК эксперты разошлись во мнении об эффективности создания единого приложения. Олег Братишко напомнил, что Uber в США еще в 2018 году начал предлагать аренду электросамокатов через приложение, «однако результаты услуги не показывают значительного интереса аудитории к такого рода объединениям». В свою очередь, аналитик Райффайзенбанка Сергей Либин уверен, что интеграция URent с «Ситимобилом» «должна привести к увеличению количества пользователей за счет уже имеющейся базы приложения, а также, вероятно, за счет интеграции в экосистемы Сбербанка и Mail.ru Group, в том числе программы лояльности Combo».

[https://www.rbc.ru/technology\\_and\\_media/28/07/2020/5f1efe3d9a794755df7e1998](https://www.rbc.ru/technology_and_media/28/07/2020/5f1efe3d9a794755df7e1998)

### **КОММЕРСАНТЪ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2020.29.07; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ПРОШЛА ПО ЗАКУПКАМ; ГОСАУДИТОРЫ ПРИЗНАЛИ КОНТРАКТНУЮ СИСТЕМУ НЕДОСТАТОЧНО ЭФФЕКТИВНОЙ**

Регуляторам госзакупок не удалось в полной мере реализовать потенциал контрактной системы – такой вывод сделали аудиторы Счетной палаты по результатам мониторинга за 2019 год. Среди нерешенных проблем – отказ от качественных критериев эффективности процедур в пользу количественных и невысокий уровень конкуренции при госзакупках. Барьером для развития контрактной системы аудиторы назвали негибкое и часто меняющееся законодательство. В курирующем закупки Минфине с критикой госаудиторов не согласились.

На закупки государства (ФЗ-44) и госкомпаний (ФЗ-223) в 2014–2019 годах пришлась примерно треть российского ВВП, следует из проведенного Счетной палатой (СП) мониторинга развития системы государственных и корпоративных закупок. В 2019-м общий объем контрактов составил 31,6 трлн руб., или 29% ВВП. В предыдущие годы удельный вес закупок был еще больше: 30% – в 2018-м, 31% – в 2017-м и 34% – в 2016 году (это максимум за шесть лет). Для сравнения, в странах ОЭСР доля закупок составляет 12% ВВП, ЕС – 18–20%. По словам аудитора Алексея Каульбарса, весомая доля госзакупок в российском ВВП свидетельствует о значительном влиянии государства на совокупный спрос продукции и «больших потенциальных возможностях для его стимулирования». При этом, по его словам, потенциал закупок не раскрыт – «создать эффективную систему регулирования всего «жизненного» цикла закупок так и не удалось».

Аудиторы считают, что регуляторы не учитывают интересы участников закупок: для госорганов эффективной считается закупка при высоких показателях конкуренции, тогда как для участников – качество товара и выполненный в срок контракт. При этом де-факто показатели уровня конкуренции существенно не изменились, хотя и достигли максимального значения в 2019 году: 3,12 заявки на один лот против 2,94 в 2018-м. Среди

способов закупок продолжает усиливаться крен в сторону аукционов: 77% в 2019 году против 66% и 69% в предыдущие два года.

Рост общего объема закупок (7,6 трлн и 8,1 трлн руб. в 2018–2019 годах) сопровождается их укрупнением и снижением числа поставщиков.

Сохраняется существенная доля закупок у единственного поставщика: сумма таких контрактов выросла на 11,5% и составила 1,7 трлн руб. При этом рост доли таких неконкурентных закупок (76%) обеспечивают несостоявшиеся конкурентные процедуры из-за подачи только одной заявки на лот (65% случаев). В целом же несостоявшимися в 2019 году признаны 59% закупок (41% в 2018-м).

Отметим, эксперты Высшей школы экономики неоднократно указывали, что высокие показатели несостоявшихся закупок свидетельствуют об отсутствии реальной конкуренции на ряде рынков, а негибкость законодательства о госзакупках стимулирует добросовестных участников рынка симулировать конкуренцию, в том числе привлекать к торгам подставных участников (см. “Ъ” от 17 декабря 2019-го и 22 апреля этого года).

Госаудиторы указывают на сложность и нестабильность ФЗ-44: закон «ежегодно подвергается доработкам, большая часть которых носит принципиальный характер». С 2013 года поправки вносились 66 раз, только в 2019-м ФЗ-44 изменялся восемь раз и в его развитие были приняты 55 подзаконных актов. Отметим, впрочем, что инициативы Минфина в последние годы направлены именно на упрощение закупок. Давно обещанные масштабные поправки, в том числе по сокращению числа процедур, ведомство после многочисленных доработок планирует внести в Госдуму этой осенью (см. «Ъ-Онлайн» от 1 июня).

Результаты от уже сделанных изменений госаудиторы оценивать не спешат. Принятые в 2019 году поправки направлены на упрощение контрактации для реализации **нацпроектов**, но мониторинг реализации **нацпроектов** показал, что риски недостижения результатов по ним связаны в том числе с несовершенством контрактной системы (см. “Ъ” от 21 февраля). Речь идет о затяжных процедурах, позднем заключении контрактов и нарушении их условий. На региональном уровне риски усугубляет низкая квалификация кадров, работающих с закупочной документацией.

В Минфине “Ъ” пояснили, что с критикой Счетной палаты не согласны: в частности, оценки ведомства и СП незначительно разошлись по доле аукционов и несостоявшихся закупок.

При этом регулятор отмечает, что качественные критерии эффективности закупок, о важности которых пишет СП, в госзаказе есть: речь идет об обязанности заказчика прописывать требования к качеству поставок при описании закупки и о последующей проверке качества при приемке и экспертизе товаров.

<https://www.kommersant.ru/doc/4434044>

### **КОММЕРСАНТЪ; ЮЛИЯ ТИШИНА; 2020.28.07; В ИНФРАСТРУКТУРЕ НЕ СОШЛИСЬ ЦИФРЫ; ПРОЕКТЫ «ЦИФРОВОЙ ЭКОНОМИКИ» НЕ УСПЕВАЮТ ЗА СРОКАМИ**

Исполнение федерального проекта «Информационная инфраструктура» и без того буксующей нацпрограммы «Цифровая экономика» затормозилось: во втором квартале из заявленных десяти целей удалось достичь только одной. В том числе не исполняются по графику планы по переводу в единую облачную платформу информационных систем госорганов и покрытию связью федеральных трасс. Наиболее же болезненным для участников рынка остается согласование концепции развития 5G в России, а также «дорожной карты» стимулирования инвестиций в отрасли, которые как раз и должны пойти на запуск нового стандарта связи. Бизнес, сетуя на отсутствие «приемлемого диалога», требует внести в проекты частоты 3,4–3,8 ГГц как приоритетные для развития сети, но Минкомсвязь не может этого сделать из-за позиции силовых ведомств.

В федеральном проекте «Информационная инфраструктура» нацпрограммы «Цифровая экономика» из десяти заявленных на второй квартал 2020 года пунктов исполнен только один, следует из протокола заседания рабочей группы по этому направлению АНО «Цифровая экономика» (АНО ЦЭ; копия есть у “Ъ”), которое состоялось 17 июля.

В частности, до сих пор не утверждены концепция развития сетей 5G в России и «дорожная карта» стимулирования инвестиционной активности операторов связи.

Кроме того, не обеспечено покрытие связью федеральных трасс по графику, не переведены в единую облачную платформу информационные системы госорганов, не созданы общественная платформа управления правами на результаты интеллектуальной деятельности, федеральный портал пространственных данных и новые сервисы Единого государственного реестра недвижимости, не реализованы меры поддержки производителей отечественного телекоммуникационного и кабельного оборудования.

Также не были определены условия и источники финансирования проекта многофункциональной инфокоммуникационной спутниковой системы (часть российского проекта глобальной спутниковой связи «Сфера»). Ранее его планировалось исключить из федерального проекта по предложению «Роскосмоса», сообщил “Ъ” 30 сентября.

Единственным достигнутым результатом во втором квартале рабочая группа признала утверждение концепции покрытия транспортной инфраструктуры сетями связи для систем передачи данных, включая ГЛОНАСС.

Всего до 2024 года федеральный проект «Информационная инфраструктура» предусматривает финансирование в размере 768 млрд руб., из которых из федерального бюджета должно быть выделено 423 млрд руб., а остальные 345 млрд руб., как предполагается, составят частные инвестиции. В 2020 году власти должны выделить на это направление 48 млрд руб., а частных инвестиций планируется привлечь 272 млрд руб.

Исполнение «Цифровой экономики» и до этого уже шло с нарушениями, хотя и считалось в целом удовлетворительным, сообщил “Ъ” 18 мая. По итогам первого квартала, по оценке Аналитического центра при правительстве, из 231 запланированного результата нацпрограммы было реализовано в полной мере только шесть, около 150 были в работе с разной степенью отклонений от сроков, а 66 признаны невыполненными, что составляет 28,6% от общего количества; еще по девяти не получены актуальные данные. При этом проект «Информационная инфраструктура» не был в лидерах среди отстающих. На тот момент наибольшее число нереализованных мероприятий пришлось на проект «Цифровое государственное управление» – 20 из 74.

В Минкомсвязи неисполнение в срок ряда показателей федерального проекта связывают с позицией представителей отрасли.

В частности, это касается концепции развития 5G – Минкомсвязь из-за позиции силовых ведомств не может закрепить в документе частотный диапазон 3,4–3,8 ГГц, который считают приоритетным сотовые операторы, пояснил “Ъ” заместитель министра Олег Иванов. ««Дорожная карта» по стимулированию инвестиционной деятельности также не может быть согласована, поскольку операторы хотят большей поддержки, чем та, которую мы сейчас можем предложить», – добавил он.

В АНО ЦЭ, МТС, «МегаФоне» «Вымпелком» и «Ростелеком» отказались от официальных комментариев. Но собеседник в одном из операторов сетует, что проекты не реализуются из-за отсутствия «приемлемого диалога» бизнеса с госорганами. При этом частоты для 5G далеко не единственный вопрос. «В силу различных бюрократических причин не решены вопросы по доступу операторов в жилые дома, к оптовому рынку электроэнергии, к площадкам для строительства объектов связи вдоль автотрасс и железных дорог и другие», – отмечает собеседник.

Отсутствие результатов по развитию 5G, хотя они и относятся пока не к строительству сетей связи, а только к разработке планов их запуска, свидетельствует о том, что консенсуса ни по частотам, ни по опорным регионам для нового стандарта пока нет,

отмечает директор технологической практики KPMG в России и СНГ Сергей Вихарев. С этим же, по его мнению, связано и отставание в программе стимулирования инвестиционной активности операторов, поскольку освоение ими инноваций сейчас как раз и направлено в основном на сети 5G.

У Минкомсвязи сейчас нет простых и быстрых решений, как освободить полосу в диапазоне 3,4–3,8 ГГц для гражданского использования, констатирует управляющий партнер АС&М Михаил Алексеев.

Вероятно, приемлемое решение будет найдено не раньше 2021 года, полагает он, также какое-то время уйдет на конкурсные процедуры и сделки по частотам. Таким образом, резюмирует эксперт, при самом благоприятном раскладе операторы смогут планировать инвестиции в 5G не раньше чем на 2022 год, а для большинства потребителей удовлетворительное «пятно покрытия» 5G в России появится только к окончанию теплого строительного сезона 2023 года.

<https://www.kommersant.ru/doc/4433373>

### **ГОВОРИТ МОСКВА; 2020.28.07; В АССОЦИАЦИИ ТУРОПЕРАТОРОВ СООБЩИЛИ О МИЛЛИОНАХ РОССИЯН, ГОТОВЫХ УЕХАТЬ ЗА РУБЕЖ**

Об этом в интервью радиостанции «Говорит Москва» рассказала **исполнительный директор Ассоциации туроператоров России Майя Ломидзе**. По её словам, жителям страны хочется наверстать упущенные за этот год возможности.

«Мы говорим о миллионах граждан, которые готовы отправиться на отдых при малейшей возможности. Количество запросов на Турцию только подтверждает прогнозы наших аналитиков. Это отнюдь не десятки тысяч, это миллионы. Все страны Средиземноморья, если это будут Арабские Эмираты, народ поедет в Арабские Эмираты, Мальдивы. У нас народ готов поехать, потому что год дался очень тяжело. Все хотят отдохнуть и хотя бы таким образом вернуть себе ощущение прежней жизни».

Ломидзе добавила, что разрешившая отдых для граждан России Танзания вряд ли войдёт в топ популярных направлений. Помимо неё стали возможны полёты в Турцию и Великобританию.

«Из перечисленных направлений только Турция может относительно конкурировать с черноморским побережьем. Да и то, в предыдущие годы, да и в этом году, количество выбирающих черноморское побережье всегда было больше, чем количество тех, кто выбирал Турцию. Мы не видим оттока туристов от наших курортов. Турцию выбрали те, кто до сих пор не приняли никакого решения и не планировали отдыхать на наших курортах. Танзания была прорывом прошлого года. В прошлом году туда впервые поставили чартерные рейсы. В прошлом году из примерно 6 тысяч российских граждан, побывавших в Танзании, таковы данные за весь 2019 год, 5 тысяч туда отправились на чартерах. Вряд ли Танзания когда-нибудь войдёт даже в двадцатку самых популярных направлений на российском рынке. Гостиничная ёмкость не позволяет этому направлению войти в число массовых».

Сегодня СМИ назвали страны, в которые в ближайшее время могут снова разрешить полёты. Как сообщил источник РБК, на втором этапе авиасообщение возобновят с Мальдивами и Объединёнными Арабскими Эмиратами. По информации ТАСС, также снимут запрет на полёты в Южную Корею, а источник «Интерфакса» говорит, что ещё рассматривается и Венгрия.

<https://govoritmoskva.ru/news/241442/>

### **ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2020.28.07; В ГОСДУМЕ БУДЕТ СФОРМИРОВАНА РАБОЧАЯ ГРУППА ПО ПОДГОТОВКЕ НОВОГО ЗАКОНА О ТУРИЗМЕ**

В августе в Госдуме будет сформирована рабочая группа по подготовке отраслевого закона в сфере развития туризма, сообщила вице-спикер Госдумы Ирина Яровая на онлайн-конференции в РИА «Новости».

По словам Яровой, закон, который действует сегодня, «безнадёжно устарел». «Он принимался в 90-е годы и сегодня даже не содержит многих понятий, которые нашли отражение в стратегических документах, – например, внутренний туризм, туристический кластер», – сказала вице-спикер Госдумы.

Она отметила, что пандемия сформировала новые возможности, в том числе для активного развития внутреннего туризма.

«У нас уникальная страна, очень интересные бальнеологические зоны, рекреационные, которые надлежит в правовом статусе оформить, реестр которых должен быть открыт», – сказала Ирина Яровая.

Она подчеркнула, что нужно заинтересовать частных инвесторов в развитии внутреннего туризма, и что регулирование в этой области должно учитывать специфику регионов.

<https://www.pnp.ru/economics/v-gosdume-budet-sformirovana-rabochaya-gruppa-po-podgotovke-novogo-zakona-o-turizme.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.28.07; АБХАЗИЯ ПРОДЛЕВАЕТ ОГРАНИЧЕНИЯ НА ВЪЕЗД ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА**

Абхазия продлила ограничения на пересечение границы с РФ из-за ситуации коронавирусом до 4 августа, сообщает **пресс-служба** президента республики.

«На основании решения координационного штаба по защите населения Абхазии от коронавирусной инфекции COVID-19 от 27 июля 2020 года: внести в распоряжение президента Абхазии от 30 июня 2020 года следующие изменения: а) в пунктах 2-4 слова «28 июля» заменить словами «4 августа», – говорится в документе.

<https://ria.ru/20200728/1575068332.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.28.07; ВЫЯСНИЛОСЬ, КАК ТУРИСТЫ БУДУТ В БУДУЩЕМ ПУТЕШЕСТВОВАТЬ ПО ЕВРОПЕ**

Пассажиры, путешествующие по Европе, будут обязаны носить защитные маски на борту самолета и в аэропортах, сообщает Lonelyplanet.

Нет маски – нет полета. К такому решению пришли чиновники ЕС. **Министр транспорта** Германии Андреас Шойер сказал, что представители разных стран Евросоюза смогли достигнуть соглашения о единых стандартах. Его теперь должны одобрить министры.

Также чиновники сошлись во мнении, что авиакомпании должны чаще дезинфицировать самолеты и применять протоколы, обеспечивающие безопасную дистанцию между пассажирами.

Во многих частях земного шара начинается вторая волна эпидемии, поэтому ношение маски обязательно для всех пассажиров. Появился даже новый термин – «дыхательный этикет».

<https://ria.ru/20200728/1575062678.html>

### **РИА НЕДВИЖИМОСТЬ; 2020.28.07; ЯРОСЛАВСКОЕ НАПРАВЛЕНИЕ МЖД ЖДУТ ИЗМЕНЕНИЯ В 2020 ГОДУ**

Ярославское направление МЖД в 2020 году ждут изменения, сообщил губернатор Московской области Андрей Воробьев.

Во вторник мэр Москвы Сергей Собянин и губернатор Подмосковья открыли после реконструкции остановочный пункт Нахабино на МЖД-2 на Рижском направлении

Московской железной дороги. В мероприятии также принял участие генеральный директор РЖД Олег Белозеров.

«Сложно встретить на МЦД человека, который был бы недоволен расписанием, удобством и комфортом. Экономится деньги, время, и очень приятно, что уже если не каждый месяц, то ежеквартально, мы открываем новую станцию», – сказал Воробьев журналистам.

Он добавил, что несмотря на вызовы 2020 года, программа развития МЦД продолжается.

«Уже в этом году мы увидим изменения на Ярославском направлении. Кроме того, строится МЦД Зеленоград – Раменское, все это имеет принципиальное значение для качества жизни людей, для экономики мегаполиса. Мы связаны единым пространством, и для нас важно, чтобы любое передвижение было максимально комфортным», – подчеркнул Воробьев.

В заключении губернатор Подмосковья подчеркнул, что за последние месяцы зафиксировано снижение количества автомобилей на Волоколамском шоссе и Новой Риге. «Свободными они (дороги – ред.) никогда не будут, но мы видим, что все больше и больше людей пользуются транспортом. Хотел бы поблагодарить строителей, которые работают профессионально и сдают в срок. Надеюсь, что такие мероприятия станут регулярными, и мы откроем еще несколько станций», – заключил Воробьев.

<https://realty.ria.ru/20200728/1575036531.html>

### **ТАСС; 2020.28.07; ОКОЛО 80 МЛН ПАССАЖИРОВ ВОСПОЛЬЗОВАЛИСЬ МЦД С МОМЕНТА ОТКРЫТИЯ**

Порядка 80 млн пассажиров воспользовались Московскими центральными диаметрами (МЦД) с момента открытия, сообщил журналистам мэр Москвы Сергей Собянин.

Во вторник Собянин и губернатор Московской области Андрей Воробьев открыли после реконструкции остановочный пункт «Нахабино» МЦД-2 на рижском направлении Московской железной дороги. В мероприятии также принял участие генеральный директор РЖД Олег Белозеров.

«Популярность МЦД нарастает, даже несмотря на коронавирусную историю. В целом, с начала пуска по МЦД проехало уже 80 млн пассажиров», – сказал Собянин.

<https://tass.ru/moskva/9066393>

### **ПРАЙМ; 2020.28.07; СБЕРБАНК ПРОФИНАНСИРУЕТ ПОСТАВКУ ВАГОНОВ СТОИМОСТЬЮ 18 МЛРД РУБЛЕЙ ДЛЯ МЦД**

«Сбербанк Лизинг» осуществит передачу АО «Центральная ППК» вагонов стоимостью 18 миллиардов рублей для переукомплектования поездов Московских центральных диаметров (МЦД), говорится в сообщении банка.

«Сбербанк Лизинг» осуществит передачу АО «Центральная ППК» 180 вагонов электропоезда «Иволга» – соответствующее соглашение уже подписано. Новые вагоны позволят переукомплектовать поезда МЦД и сделать их односоставными с полностью сквозным проходом по всей длине. Стоимость вагонов – 18 миллиардов рублей», – говорится в сообщении.

Отмечается, что поставщиком является Тверской вагоностроительный завод, который входит в «Трансмашхолдинг».

<https://1prime.ru/business/20200728/831835656.html>

### **ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ТАИСИЯ АСКЕРОВА; 2020.28.07; РУКАВИШНИКОВА: В СФЕРЕ РАЗВИТИЯ ЛЕГКОВОГО ТАКСИ НЕОБХОДИМА СТАНДАРТИЗАЦИЯ**

Работа такси имеет высокую степень актуальности для всех регионов, поэтому необходима стандартизация и закрепление лучших практик в сфере развития перевозки

пассажиров, заявила **первый заместитель председателя Комитета Совета Федерации по конституционному законодательству и государственному строительству Ирина Рукавишникова**. Об этом сообщает **пресс-служба** палаты.

В ходе круглого стола на тему «Перспективное регулирование деятельности легкового такси на территории Российской Федерации» в Ростове-на-Дону, который прошёл в формате видеоконференции, сенатор указала, что в последние годы в ряде регионов наблюдается резкий рост рынка перевозок пассажиров и багажа легковыми такси, а внедрение информационных технологий для контроля безопасности поездок позволило увеличить доступность и прозрачность такси, но рынку требуется стандартизация в этой области.

«Сфера перевозок легковыми такси в современных условиях оценивается как одна из наиболее социально значимых. Такси играет важнейшую роль в крупных городах и небольших населённых пунктах, а иногда фактически дополняет функцию общественного транспорта», – отметила Ирина Рукавишникова.

По её словам, «работа такси имеет высокую степень актуальности для всех субъектов Российской Федерации, поскольку на регионы возложены полномочия по правовому регулированию отдельных отношений в сфере перевозки пассажиров и багажа легковым такси». Сенатор напомнила, что региональные власти осуществляют госконтроль в такси, а также в их ведении находятся вопросы и проблемы выдачи перевозчикам соответствующих разрешений.

В самый острый период пандемии перевозчики сыграли большую роль в реализации многочисленных социальных проектов: водители такси добровольно перевозили врачей и тесты на COVID-19, доставляли продукты и предметы первой необходимости для пожилых людей, многодетных семей и маломобильных граждан. «Социальную значимость этой отрасли можно оценивать и с точки зрения обеспечения занятости населения. Работа в такси является источником дополнительного заработка для большого количества граждан», – сказала Рукавишникова.

Участники «круглого стола» наряду с позитивными отметили и негативные факторы, которыми характеризуется рынок. Это, в частности, увеличение ДТП с участием автомобилей такси, отсутствие должного контроля за перевозчиками, увеличение нелегального рынка перевозок, уход водителей такси от налогообложения. Кроме того, рынок такси серьёзно пострадал в период пандемии.

Заместитель министра цифрового развития, связи и массовых коммуникаций РФ Людмила Бокова отметила, что при обсуждении разных моделей регулирования такси необходимо учитывать высокий уровень цифровизации транспортной отрасли в стране. **Директор департамента госполитики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса Алексей Бакирей**, в свою очередь, подчеркнул, что необходимо развивать цифровые инструменты контроля рабочего времени и более полного использования данных агрегаторов.

Ирина Рукавишникова, подводя итогу, напомнила, что попытки актуализации законодательного регулирования сферы такси предпринимаются с 2015 года, в Госдуме обсуждаются различные законодательные инициативы. В частности, это законопроект, внесённый сенаторами Андреем Турчаком и Людмилой Боковой (в период пребывания в должности сенатора), подготовленный с учётом приоритетов госполитики и интересов профессионального предпринимательского сообщества.

Ранее зампред Комитета Госдумы по госстроительству и законодательству Вячеслав Лысаков рассказал «Парламентской газете», что доходы таксистов из-за коронавируса упали более чем на 60 процентов.

<https://www.pnp.ru/politics/rukavishnikova-v-sfere-razvitiya-legkovogo-taksi-neobkhodima-standartizaciya.html>

### ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ГЕННАДИЙ МЕЛЬНИК; 2020.28.07; АГРЕГАТОРЫ ТАКСИ МОГУТ БЫТЬ ПРИВЛЕЧЕНЫ К СОЛИДАРНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА УЩЕРБ ПАССАЖИРУ

Как навести порядок на рынке таксомоторных перевозок и сделать поездки безопасными? Возможно ли убрать из отрасли нелегалов? Ответы на эти вопросы искали эксперты, парламентарии и чиновники в ходе «круглого стола» в Ростове-на-Дону 27 июля, который был посвящён перспективному регулированию деятельности такси в России.

Отрасль ждёт свой закон

В последние годы рынок перевозок пассажиров и багажа легковыми такси значительно вырос. Так, в 2018 году его объём в России составил 671 миллиард рублей. В прошлом году численность работников в этой сфере превышала полмиллиона. Граждане активно пользуются такси, что подтверждается статистикой. Так, в городах с населением менее 50 тысяч, почти 46 процентов жителей пользуются именно частным извозом, если возникают проблемы с общественным транспортом.

Как рассказала «Парламентской газете» первый зампред конституционного комитета Совета Федерации Ирина Рукавишникова, в последние годы эта сфера подверглась существенной цифровой трансформации. Активное развитие получили службы заказа легкового такси, так называемые агрегаторы таксомоторных перевозок. По оценкам экспертов, они контролируют более 60 процентов рынка.

Вместе с тем наряду с позитивными рынок характеризуется и негативными факторами. Это увеличение аварийности с участием автомобилей такси, отсутствие должного контроля за перевозчиками, рост нелегального рынка перевозок, уход от налогообложения и ряд других. Сфера такси серьёзно пострадала в период эпидемии коронавируса в связи с падением спроса, в некоторых городах он опускался на 70 процентов.

«Очевидно, что дальнейшее эффективное развитие этой отрасли возможно только при наличии современного, адекватного сегодняшнему дню законодательного регулирования, – полагает сенатор. – Его целями должны стать повышение безопасности перевозок, расширение применения цифровых технологий, стимулирование предпринимательской активности».

Ирина Рукавишникова напомнила, что с 2015 года предпринимаются попытки актуализации законодательного регулирования данной сферы, в Государственной Думе обсуждаются различные законодательные инициативы. Так, ещё в прошлом году сенаторы Андрей Турчак и Людмила Бокова (сейчас – **замминистра** цифрового развития) при широкой поддержке депутатов – причём из разных комитетов и фракций – предложили законопроект с работающим механизмом по регулированию рынка такси. Он в полной мере учитывает и реалии рынка, и способность разных его субъектов нести ответственность и, что немаловажно, использование для контроля за рынком современных цифровых платформ.

Что даст новый закон?

Проект, разработанный сенаторами, направлен на максимальную защиту пассажиров при пользовании услугами такси: в частности, появится солидарная ответственность конкретного водителя, с которым произошёл инцидент, и агрегатора. Например, если таксист оказался неспособен полностью возместить причинённый ущерб, остальная сумма взыскивается с оператора сервиса.

Также будет введена материальная ответственность для агрегаторов, которой сегодня нет, отмечает Рукавишникова. По её мнению, это будет самым эффективным средством профилактики как аварий с участием такси, так и конфликтов с пассажирами: агрегаторы будут отвечать за передачу заказов случайным лицам, не имеющим разрешений на данный вид деятельности.

Подчёркивается, что водитель легкового такси должен иметь общий стаж не менее трёх лет, а также пройти экзамен на знание города, в котором собирается работать. Кроме того,

у водителя не должно быть непогашенной или неснятой судимости по тяжким статьям, а также в течение предшествующих шести месяцев он не должен быть лишён права управления автомобилем.

Важным пунктом законопроекта является запрет на работу в такси лиц, не имеющих российских водительских удостоверений. Это не значит, что иностранцы вообще не смогут работать в такси, просто им предложат подтвердить свою квалификацию в российских государственных органах.

Кроме того, в перечень лиц, имеющих право работать в такси, будут включены самозанятые граждане. «Это позволит «обелить» рынок с точки зрения налогов и сборов, да и пенсионных накоплений самих водителей, убеждена сенатор Ирина Рукавишникова. – Самозанятые должны стать полноправными участниками экономики».

Цифровой контроль

Как отметила в ходе «круглого стола» Людмила Бокова, по мнению Министерства связи РФ, при обсуждении разных моделей регулирования такси прежде всего необходимо учитывать высокий уровень цифровизации транспортной отрасли в России. И сенаторский проект этому требованию вполне соответствует. Также благодаря ему появляется цифровой мониторинг и контроль принципиально иного уровня, обеспечивающий баланс интересов всех заинтересованных сторон.

Например, предусматривается внедрение процедур медицинского осмотра водителей-самозанятых в удобной для них форме с онлайн подтверждением факта его прохождения. А обязательная установка тахографов в автомобили такси обеспечит цифровой контроль усталости водителей, также с помощью электронных технологий будут проверять операторов сервисов такси в том числе по вопросам прохождения машинами техосмотра.

<https://www.pnp.ru/economics/agregatory-taksi-mogut-priplech-k-solidarnoy-otvetstvennosti-za-ushherb-passazhiru.html>

### **ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕНА АНИСИМОВА; 2020.28.07; ПОЖАРНУЮ ТЕХНИКУ ПРЕДЛАГАЮТ НЕ ШТРАФОВАТЬ ЗА ПРОЕЗД ПО ДОРОГАМ БЕЗ СПЕЦРАЗРЕШЕНИЙ**

Сенаторы разработали законопроект, согласно которому предлагается разрешить аварийной и пожарной технике проезд по автомобильным дорогам без специальных разрешений – в настоящее время за это могут выписать штрафы. Об этом сообщает ТАСС. Авторами проекта выступили глава комитета Совфеда по экономической политике Андрей Кутепов, а также сенаторы Валерий Васильев, Александр Башкин, Дмитрий Шатохин и Александр Пронюшкин. Предполагается, что документ внесут в Госдуму во вторник, 28 июля.

«В соответствии со статьей 31 закона «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ» движение по автомобильным дорогам крупногабаритного транспортного средства, тяжеловесного транспортного средства допускается лишь при наличии специального разрешения. Вместе с тем при условии наступления чрезвычайной ситуации, ДТП выдача специальных разрешений в кратчайшие сроки не представляется возможным», – говорится в пояснении к документу.

Документом предлагается разрешить транспортным средствам, которые оборудованы устройствами для подачи световых и звуковых специальных сигналов, и используются в целях пожарной охраны и аварийно-спасательных служб, двигаться по дорогам без специальных разрешений.

Отмечается, что национальный проект «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» предполагает появление 549 автоматических пунктов весового и габаритного контроля транспорта на автомобильных дорогах 78 российских субъектах до 2024 года. Их основной целью является обеспечение сохранности местной дорожной сети

«Проезд под весовую рамку такой техники приводит к нарушению правил дорожного движения в связи с тем, что чаще всего параметры техники (по осевым нагрузкам и габариту) превышают допустимые нормы. Так, например, осевые нагрузки пожарной техники типа АКП-50 (автоподъемник коленчатый пожарный), АЛ-50 (автолестница пожарная) составляют 18 тонн при допустимых 16 тоннах. Для пожарной автоцистерны осевые нагрузки составляют 17 тонн при допустимых нагрузках в 15 тонн», – говорится в документе.

Сенаторы также привели в пример крупный пожар 2018 года в Ахтубинске Астраханской области. Тогда для его тушения задействовали 13 единиц спецтехники. А в итоге противопожарным подразделениям вынесли штрафы за проезд техники под весовую рамку в размере от 150 до 500 тысяч рублей на основании статьи КоАП «Нарушение правил движения тяжеловесного и крупногабаритного транспортного средства». По словам Кутепова, кабмин поддержал соответствующий законопроект.

Ранее сообщалось, что **президент России Владимир Путин** подписал закон, согласно которому в стране установят требования к площадкам для размещения стационарных и передвижных пунктов весового и габаритного контроля транспорта, а также к участкам автомобильных дорог, в границах которых будут устанавливаться автоматические и передвижные пункты.

<https://www.pnp.ru/social/pozharnuyu-tehniku-predlagayut-ne-shtrafovot-za-proezd-pod-dorogam-bez-specrazsheniya.html>

### **ТАСС; 2020.28.07; МОСТ ЧЕРЕЗ ЗЕЮ В БЛАГОВЕЩЕНСКЕ ПЛАНИРУЮТ СДАТЬ РАНЬШЕ СРОКА**

Подрядная организация, приступившая к строительству автомобильного моста через реку Зея в Благовещенске, планирует завершить работы раньше намеченного срока. Об этом во вторник журналиста сообщил **главный инженер ГКУ «Амурупрадор» Дмитрий Долгий**.

**Президент РФ Владимир Путин** ранее поручил кабмину и правительству Амурской области выделить федеральные средства на строительство моста через реку Зею в Благовещенске в 2020 году. Госконтракт на строительство заключен с «УСК «Мост», которая ранее занималась возведением моста через Амур, соединяющего Россию и Китай. «Идем в графике, контракт заключен до конца 2024 года. Но ожидаем, что темпы будут увеличены, и объект сдадим раньше намеченного срока. На сегодня объем работ сделан даже больший, чем запланировано, то есть идем с опережением графика», – сказал Долгий. Он отметил, что темпы будут увеличены и за счет финансирования – до конца года из федерального бюджета поступят 4,6 млрд рублей.

Проект мостового перехода предусматривает 26 опор и вантовую конструкцию. Его общая протяженность – 9 км, из которых 2 км – мостовая часть, 7 – подходы. Строительство ведется в километре от существующего моста.

По проекту строительство моста завершат за 42 месяца, подрядчик намерен выполнить работы за 30 месяцев, открыть движение планируется в конце 2022 года. На мосту будет организовано автомобильное движение по одной полосе в каждую сторону. По предварительным оценкам, реализация проекта позволит разгрузить существующую переправу на 40-60%.

Это будет второй мост через Зею. В июне было открыто автомобильное движение по единственному пока мосту через эту реку после ремонта. Из-за его повреждений в апреле вводился локальный режим ЧС, движение приостанавливалось. Этот мост соединяет Благовещенск с основной дорожной сетью региона и Дальнего Востока, альтернативный путь проходит через город Свободный и дает крюк в 300 км.

<https://tass.ru/ekonomika/9065673>

### **ТАСС; 2020.28.07; В КРАСНОДАРЕ К НОЯБРЮ СМОДЕЛИРУЮТ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР ОТ НОВОГО АЭРОПОРТА К М-4 «ДОН»**

Международный аэропорт Краснодар совместно с компанией «Сигни Групп» планируют к ноябрю 2020 года смоделировать в городе транспортный коридор для обеспечения логистики между новым терминалом аэропорта и въездом через трассу М-4 «Дон», сообщили ТАСС в **пресс-службе** аэропорта.

Проект строительства автомобильных подъездов к новому терминалу международного аэропорта Краснодар включен в госпрограмму развития региональных дорог Краснодарского края, всего на строительство до 2027 года будет выделено более 7,6 млрд рублей.

«Международный аэропорт Краснодар приступил к очередному этапу актуализации мастер-плана проекта «Развитие аэропорта Краснодар (Пашковский), включая строительство аэровокзального комплекса (АВК)». Актуализация плана завершится к ноябрю 2020 года. «Сигни Групп» проведет анализ предварительных принципиальных схем возможных транспортных развязок и пересечений в границах проектирования терминала и федеральных объектов. Далее пройдет оценка вариантов исполнения транспортной связи нового аэропорта Краснодар с городом, трассой М-4 «Дон» и трассой Краснодар – Кропоткин – граница Ставропольского края», – сказали в **пресс-службе**.

Представитель аэропорта уточнил, что работы предусматривают моделирование участков улично-дорожной сети, оценку интенсивности движения автомобильного, общественного и межмуниципального транспорта. По итогам проделанной работы будет сформирована концепция возможного строительства дополнительных путепроводов и развязок в городе.

О проекте аэропорта

В феврале 2018 года власти Краснодарского края, Краснодара и компания «Базэл Аэро» на Российском инвестиционном форуме в Сочи подписали протокол о реализации проекта по развитию аэропорта до 2022 года. Планировалось строительство нового аэровокзала, привокзальной площади, грузового и VIP-терминалов, пешеходной галереи, краткосрочных и долгосрочных парковок.

В декабре 2019 года сообщалось, что новый терминал площадью 75 тыс. кв. м будет оснащен десятью телескопическими трапами. Кроме терминала, комплекс будет включать объекты служебно-технической территории нового аэропорта. Это здания служб, ремонтные мастерские, складские помещения, гаражи. Кроме того, в планах – строительство рулежных дорожек и перрона, обеспечивающего стоянку 21 воздушного судна одновременно.

Международный аэропорт Краснодара является одним из крупнейших на юге России, занимает девятое место среди российских аэропортов по количеству перевезенных пассажиров. По итогам 2019 года пассажиропоток составил 4,6 млн человек. Аэропорт находится под управлением компании «Базэл Аэро», в которую входят также аэропорты Анапы и Сочи.

<https://tass.ru/ekonomika/9068041>

### **ТАСС; 2020.28.07; УЩЕРБ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЕ ТУВЫ ОТ ПАВОДКА ОЦЕНИВАЮТ В 339 МЛН РУБЛЕЙ**

Предварительный ущерб для транспортной инфраструктуры Тувы от паводка оценивается в 339 млн рублей. Об этом во вторник на аппаратном совещании в правительстве республики сообщил министр дорожно-транспортного комплекса региона Кежик Дандаа.

Паводковая ситуация в республике ухудшилась 15 июля, когда из-за сильных дождей вырос уровень воды в реках, были подтоплены дома и приусадебные участки, повреждены мосты. Был введен режим ЧС муниципального характера в десяти районах республики.

«По предварительным расчетам [ущерб] это 339,312 млн рублей, из них 275 млн рублей – это мостовые переходы», – сказал министр.

Глава региона Шолбан Кара-оол поручил ведомству заняться поиском источников финансирования, в том числе и на федеральном уровне.

Как сообщалось, в результате паводка было подтоплено 262 домовладения, повреждены одна дамба, два водозабора, 10 мостов, размыто покрытие на 45 дорогах. По данным службы ГО и ЧС, паводковая ситуация на территории республики стабилизировалась.

<https://tass.ru/sibir-news/9066345>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.28.07; СУД ОШТРАФОВАЛ АВТОРА ФЕЙКА О ВЗРЫВЕ ЗОЛОТОГО МОСТА ВО ВЛАДИВОСТОКЕ**

Жителя Приморья, распространившего в интернете фейк о взрыве Золотого моста во Владивостоке, оштрафовали на 15 тысяч рублей, сообщает прокуратура региона.

По информации надзорного ведомства, в одном из популярных аккаунтов социальной сети Instagram разместили информацию, «подкрепленную» фотографиями вантового моста через бухту Золотой Рог, которая была подписана: «Срочно! Только что во Владивостоке прогремело сразу несколько взрывов».

Прокуратура Первомайского района Владивостока организовала проверку и установила, что ложную информацию о взрыве Золотого моста разместил администратор аккаунта, житель города Арсеньева.

«В отношении мужчины возбуждено дело об административном правонарушении... ч. 9 ст. 13.15 КоАП РФ (распространение в информационно-телекоммуникационных сетях заведомо недостоверной общественно значимой информации под видом достоверных сообщений). По итогам его судебного рассмотрения ему назначено административное наказание в виде штрафа в размере 15 тысяч рублей», – сообщает надзорное ведомство.

<https://ria.ru/20200728/1575052742.html>

### **РИА ФАН; СЕРГЕЙ ГАГАРИН; 2020.28.07; ЭКС-ДЕПУТАТ ЗАКСА БАБИЧ ВСТУПИЛАСЬ ЗА ПЕТЕРБУРГСКОЕ МЕТРО**

Метро должно выполнять две функции – перевозить людей и утолять «жажду прекрасного». Такое мнение в интервью корреспонденту Федерального агентства новостей выразила экс-депутат ЗакСа Елена Бабич.

Ранее эксперты общественного совета при Минтрансе России и Общественной палаты составили рейтинг метрополитенов России, в котором петербургское метро было признано худшим в стране.

Эксперты оценивали подземки по ряду показателей, среди которых была частота упоминания в СМИ, а также качество работы клиентских служб метро с отзывами в Интернете. Более того, совет выяснял, насколько доступен метрополитен в том или ином городе, трудно ли в нем ориентироваться, а также стоимость проезда. В итоге лучшим было названо столичное метро. На втором месте расположилась подземка в Казани, далее метро в Самаре и Нижнем Новгороде. Екатеринбург и Санкт-Петербург в рейтинге оказались на последних позициях.

С результатами составленного рейтинга не согласилась бывший депутат Законодательного Собрания Санкт-Петербурга, лидер общественного движения «Петербург – Духовная Столица» Елена Бабич.

«Я езжу по городу исключительно на метро, машиной практически не пользуюсь, поэтому всегда хочется, чтобы наша подземка только развивалась, расширялась, появлялось больше станций. И очень хорошо, что станции в нашем городе открываются. Я очень люблю наше метро, там всегда чисто и свежо, я не люблю московское метро, где путаница и сложные переходы. В петербургском метро очень комфортно, очень удобно, удобные переходы, логистика, на мой взгляд, идеальна, я во многих метрополитенах мира была, есть с чем сравнить. В том же Дубае метро без машинистов, современное, полная

технократия, но наше метро очень красивое, просто произведение искусства», – заявила она в интервью корреспонденту ФАН.

Говоря о критериях, на основе которых эксперты общественного совета составляли рейтинг, собеседница ФАН заявила, что частота упоминания в СМИ и качество работы клиентских служб с отзывами в Интернете – не самые важные показатели.

«Метро должно выполнять две основные функции – перевозить людей и утолять «жажду прекрасного», с чем наша подземка прекрасно справляется. Я считаю, что есть действительно то, что является реальностью, а есть разные заказные материалы. Мы не знаем, кто и зачем этот рейтинг так составлял. По факту наше метро – лучшее в мире. У нас прекрасная логистика – несколько входов и выходов, удобно выходить на точки маршрута, то есть туда, куда тебе нужно и удобно. Не надо куда-то далеко бежать, все на месте. Пример – Площадь Восстания и Маяковская – два выхода. Поэтому я считаю несправедливым такой результат, думаю, это чей-то заказ. Или, может быть, у кого-то было плохое настроение или еще что-нибудь. В городе много гостей, может экспертам не понравилось чье-то поведение и в результате виновато метро оказалось. Может быть и такое», – заключила Елена Бабич.

Напомним, в июле стало известно, что в Москве будет проведен эксперимент по снижению тарифов на проезд вне часа пик в метро. Об этом рассказал заместитель мэра города по вопросам транспорта Максим Ликсутов. По его словам, скидка для пассажиров может составить до 50 процентов. Начало эксперимента планируется в сентябре.

<https://riafan.ru/1297005-eks-deputat-zaksa-babich-vstupilas-za-peterburgskoe-metro>

### **ФЕДЕРАЛ ПРЕСС; 2020.28.07; ЭКСПЕРТ ОБЪЯСНИЛ, ПОЧЕМУ МЕТРО ПЕТЕРБУРГА НЕ ВОШЛО В ПЯТЕРКУ ЛУЧШИХ**

Эксперт по транспортной инфраструктуре Владимир Валдин рассказал, почему метрополитен Петербурга оказался самым худшим в рейтинге подземок семи городов. Он считает, что в несовременности метрополитена виновато не его руководство, а город, у которого не хватает на развитие подземки денег.

Метрополитен Северной столицы попал в рейтинг подземок семи городов России, и оказался на последнем месте. Владимир Валдин рассказал, почему метро Петербурга стало дорогим и некомфортным.

«Медленное развитие и слабое присутствие в новых районах – это вопрос не к Метрополитену, а к городу. Город не развивает и не будет развивать метро потому, что у него просто нет денег. Городские приоритеты, насколько я понимаю, это строительство дорог», – отметил Валдин.

Он добавил, что у властей не хватает денег на развитие подземки, сообщают «Невские новости».

Ранее эксперты общественного совета при Минтрансе России и Общественной палаты составили рейтинг метрополитенов. Метро оценивали по упоминанию в СМИ, по качеству работы с отзывами в интернете, а также доступности, стоимости проезда и трудности ориентироваться.

<https://fedpress.ru/news/78/society/2545788>

### **АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ; СЕРГЕЙ ЗАЙЦЕВ; 2020.28.07; ОТДЫХ СОСТОИТСЯ. КАК В ПОЕЗДАХ БУДУТ ОБЕСПЕЧИВАТЬ БЕЗОПАСНОСТЬ ПассажиРОВ?**

Туристический сезон в стране официально открыт. Россияне отправляются в отпуск на отечественные курорты или навещают родственников. Многие пассажиры предпочитают ехать на поезде, поскольку на железной дороге применяют строгие меры санитарной безопасности, при этом стоимость проезда остается прежней. В сутки желающие отправиться в поездку покупают около 200 тысяч билетов, что в два раза больше, чем было в мае. Увеличилось и число возвращенных на маршруты поездов.

Уехать на юг еще дешевле

Железнодорожный оператор «Федеральная пассажирская компания» (ФПК) в ближайшее время вернет в расписание еще более сотни направлений. Это уже третий этап восстановления размеров движения, по итогам которого возобновится курсирование 318 пар поездов, что составляет 67% от запланированных.

В расписание планируется вернуть 160 поездов дальнего следования, также будет увеличена периодичность их курсирования. Примерно половина из них – южного направления, отметили в ФПК.

Именно оно традиционно пользуется популярностью у пассажиров летом. Этот год не стал исключением, в том числе благодаря принятым мерам санитарной безопасности и сохранению оптимальной цены на билеты в поездах.

«Стоимость проезда не увеличилась, несмотря на ту ситуацию, которая сложилась из-за пандемии коронавируса, и те колоссальные расходы, которые направлены на обеспечение биобезопасности пассажиров, – подчеркивает **председатель Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов**. – Все проводники носят маски, в поездах дополнительно установлены санитайзеры для обработки рук, закуплены инфракрасные градусники, которыми измеряют температуру. Все это требует вложений и средств. При этом стоимость поездки на южном направлении даже немного снизилась по сравнению с прошлым годом, о чем свидетельствует проведенный нами анализ».

Более того, ФПК предложила пассажирам скидки. Например, билет на верхнюю полку в купе поездов, курсирующих до конца июля, стоит на 40% дешевле. Это, кстати, позволяет выкупить дополнительные места, чтобы занять все купе, если ехать вдвоем или втроем.

Сохранились традиционные летние скидки для школьников. За половину цены дети в возрасте от десяти до семнадцати лет могут путешествовать в плацкарте или общем вагоне. В дополнение к этому юным пассажирам предложили за ту же половину стоимости билета в плацкартном вагоне ехать в купе двухэтажных поездов. При этом билет для детей от пяти до десяти лет, как обычно, стоит 35% от «взрослого» тарифа, а дети младше пяти лет могут путешествовать бесплатно, если не занимают отдельное место.

Скидку в 20% на летние поездки получили и многодетные семьи. Причем она действует даже в том случае, если в путь отправляются отдельные члены семьи.

Чистота – залог здоровья

Купить билеты путешественники могут на сайте РЖД, чтобы сократить время пребывания на вокзалах. Впрочем, там регулярно дезинфицируют поверхности, с которыми контактируют пассажиры, и проветривают помещения. А в залах ожидания установлены бесконтактные диспенсеры с кожными антисептиками.

Не менее строгие меры безопасности соблюдаются в поездах. Перед каждым рейсом вагоны тщательно дезинфицируют. Без соблюдения этого условия выход на маршрут просто невозможен. Обрабатывают также постельное белье, матрасы и подушки. В пути следования вагоны моют со специальными средствами не менее четырех раз в сутки.

Дважды в сутки проводники или начальник поезда измеряют пассажирам температуру с помощью бесконтактных инфракрасных термометров. Если поездка короче пяти часов, такое измерение проводят один раз. Бригада вызовет медиков на ближайшей станции, если у кого-то из пассажиров будет повышенная температура.

Технологии против вируса

Обеспечивать безопасность в пути следования помогают и конструкционные решения. Так, например, в вагонах, выпускаемых «Трансмашхолдингом» (ТМХ), уже десять лет устанавливают системы обеззараживания воздуха.

«Устройства обеззараживания воздуха установлены под крышей каждого вагона, – рассказал заместитель генерального директора ТМХ по развитию пассажирского транспорта Александр Лошманов. – Система работает на основе амальгамных

бактерицидных ультрафиолетовых ламп. Они достаточно мощные, чтобы нейтрализовать попадающие в установку бактерии и вирусы. За час такая установка обеззараживает до 2500 кубометров воздуха. Этого вполне хватает, чтобы защитить пассажиров вагона. В двухэтажном вагоне устанавливаются две системы очистки».

Кстати, и ультрафиолетовые лампы, и установка обеззараживания в целом отечественного производства. Эта система разработана и собирается на заводе в Москве.

Эффективность работы установок подтвердили эксперты Всероссийского НИИ железнодорожной гигиены Роспотребнадзора. Отмечает их вклад в предотвращение распространения инфекций и Илья Зотов.

«Мы считаем применение ультрафиолетовых ламп действенной мерой. Однако важно учитывать, что на железной дороге применяется целый комплекс мероприятий: от дезинфекции на вокзалах до использования технологий обеззараживания в поездах и непосредственной работы проводников. Хорошо, что теперь у них тоже проверяют температуру перед каждым рейсом. Такие, казалось бы, незаметные глазу меры приносят ощутимые результаты», – подчеркивает председатель Общероссийского объединения пассажиров.

Ряд нововведений может сохраниться и после отмены ограничений. Сделать поезда более безопасными помогут дополнительные технологические решения. Так, например, ТМХ по требованию АО «ФПК» предлагает установить санитайзеры в пассажирских салонах и туалетных комнатах, а также шторы спального места в плацкартах. Уменьшить шанс передачи заболеваний через контакты с поверхностями можно с помощью автоматических дверей вагона. Также вагоностроители готовы реализовывать предложение АО «ФПК» установить в туалетах системы обеззараживания ультрафиолетом, которые будут срабатывать после каждого посещения.

Конкретные системы для внедрения предстоит выбрать ФПК. Согласно договору, подписанному в феврале 2019 года, до 2025 года ТМХ поставит компании более 3,7 тысячи новых пассажирских вагонов. Создавая их, вагоностроители учитывают современные требования комфорта, надежности и биологической безопасности пассажиров.

[https://aif.ru/society/ptransport/otdyh\\_sostoitsya\\_kak\\_v\\_poezdah\\_budut\\_obespechivat\\_bezopasn\\_ost\\_passazhirov](https://aif.ru/society/ptransport/otdyh_sostoitsya_kak_v_poezdah_budut_obespechivat_bezopasn_ost_passazhirov)

### **ЭКСПЕРТ; 2020.28.07; ИНВЕСТИЦИИ ОАО «РЖД» В РАЗВИТИЕ СВЕРДЛОВСКОЙ МАГИСТРАЛИ ПРЕВЫСИЛИ 10,8 МЛРД РУБЛЕЙ В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ**

Более 10,8 млрд рублей направило ОАО «РЖД» на развитие Свердловской железной дороги в первом полугодии. В целом инвестиционный бюджет компании в границах магистрали в 2020 году составит 34,2 млрд рублей, с ростом к 2019 году на 20,4%, сообщает **пресс-служба** дороги.

Наибольший объем вложений запланирован в крупные инфраструктурные проекты и обеспечение устойчивой работы железнодорожного транспорта.

В связи с ростом перевозок в Березниковско-Соликамском узле (на фоне строительства новых горно-обогатительных комбинатов на севере Пермского края) реализуется комплексная программа развития инфраструктуры направления Соликамск – Пермь. Прогнозные параметры – перевозка грузов в объеме до 30,9 млн тонн к 2020 году и до 34 млн тонн к 2025 году. В текущем году проект вступает в активную фазу. Начата реконструкция станций Дивья, Кухтым, Боковая, Тихая, Шестаки, планируется ввод в эксплуатацию вольтодобавочных устройств для усиления электроснабжения контактной сети на семи тяговых подстанциях. В 2020 году на развитие грузообразующего направления Соликамск – Пермь выделено 1,5 млрд рублей.

Развитие Пермского железнодорожного узла со строительством мостового перехода через Каму направлено на обеспечение пропуски прогнозируемого объема грузов (на Транссиб) и оптимизацию перевозочного процесса внутри узла. В настоящее время выполнены инженерные изыскания, разработаны основные проектные решения. В развитие Пермского узла (включая проектирование северного обхода Перми со строительством моста ниже плотины КамГЭС) до конца года будет инвестировано 0,56 млрд рублей.

Продолжаются проектно-изыскательские работы по усилению инфраструктуры СвЖД для пропуски дополнительного грузопотока в рамках проекта создания «Северного железнодорожного широтного хода». В границах Свердловской железной дороги будет проведено обновление существующей инфраструктуры на участке Коротчаево – Новый Уренгой – Пангоды. Необходимо реконструировать 188 км путей, 11 станций, 130 искусственных сооружений, построить четыре разъезда, локомотивное депо, два дома отдыха локомотивных бригад. В настоящее время проходят согласование выданные в 2019 году основные проектные решения по 19 объектам (восемь станций, четыре разъезда и реконструкция шести участков, база ПМС). На проектирование до конца года будет направлено порядка 250 млн рублей.

Заканчивается строительство вторых путей и разъездов на участке Сургут – Коротчаево; строительство третьего электрифицированного пути на участке Косулино – Баженово на главном ходу Транссиба. На завершение проектов запланировано 0,7 млрд и 0,17 млрд рублей соответственно. Планируется ввод в эксплуатацию 10,3 км станционных путей, реконструкция станции Сургут, строительство двух разъездов на перегонах Пырей – Хасырей и Пуровск – Лимбей; завершение работ на перегоне Косулино – Баженово. Выполненные мероприятия позволят в полном объеме обеспечить нарастающие перевозки нефтехимических грузов с севера УрФО и снимут барьеры для пропуски транзитных тяжеловесных составов из регионов Кузбасса к портам северо-запада.

Для повышения пропускных способностей Екатеринбургского железнодорожного узла продолжается реконструкция четной сортировочной системы станции Екатеринбург-Сортировочный. В целях развития технологии пропуски тяжеловесных поездов планируется завершение реконструкции станции Шаля, продолжение реконструкции станций Войновка, Верещагино на главном ходу Транссиба. Продолжается проектирование терминально-логистического комплекса на станции Гипсовая, начаты подготовительные работы (оформление земельных участков) по ТЛЦ Седельниково.

Значительные средства будут направлены на развитие существующих железнодорожных линий: всеми видами ремонта планируется обновить около 500 км пути. Модернизация и ремонт позволяют повысить надежность инфраструктуры и скорость движения поездов.

<http://www.acexpert.ru/news/investicii-oao-rzhd-v-razvitie-sverdlovskoy-magist.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.28.07; В МИНТРАНСЕ НАЗВАЛИ СРОК ВОССТАНОВЛЕНИЯ ПЕРЕВОЗОК ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ**

Постепенное восстановление объемов перевозок грузов и пассажиров на железных дорогах ожидается с III квартала текущего года, сообщили в **Минтрансе**. Такой прогноз был сделан в ходе видеоконференции, прошедшей в преддверии профессионального праздника – Дня железнодорожника.

По словам **заместителя министра транспорта Владимира Токарева**, отрасль пережила трудности, связанные с текущей эпидемиологической ситуацией. В первом полугодии объем погрузки на железных дорогах снизился по сравнению с прошлым годом. В этот же период на сети российских железных дорог во всех видах сообщения было перевезено более 2,7 млн 20-футовых контейнеров, что на 14,5% превышает показатели 2019 года.

**Замминистра** напомнил, что для оказания поддержки отрасли и обеспечения бесперебойного пассажирского сообщения в утвержденный правительством России перечень отраслей экономики, наиболее пострадавших от распространения новой

коронавирусной инфекции, вошли пассажирские перевозки железнодорожным транспортом.

<https://rg.ru/2020/07/28/v-mintranse-nazvali-srok-vosstanovleniia-perevozok-po-zheleznoj-doroге.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.28.07; ПРОЕКТИРОВЩИКИ ВСМ МОСКВА-КАЗАНЬ ПОДАЛИ ИСК К «ДОЧКЕ» РЖД**

Арбитражный суд Москвы зарегистрировал иск китайской инженерной железнодорожной корпорации «Эр Юань», входящей в консорциум проектировщиков высокоскоростной магистрали Москва-Казань, о взыскании около 67 миллионов рублей с АО «Скоростные магистрали».

Как следует из информации в картотеке арбитражных дел, иск поступил в суд 27 июля, основания исковых требований пока не сообщаются.

Вместе с «Эр Юань» соистцами выступают другие участники консорциума проектировщиков ВСМ Москва-Казань – московское АО «Мосгипротранс» и нижегородское АО «Нижегородметропроект». Компания-ответчик является «дочкой» РЖД, курирующей проект создания ВСМ в России.

В мае сами «Скоростные магистрали» подали иск к «Эр Юань», «Мосгипротрансу» и «Нижегородметропроекту» на сумму около 710 миллионов рублей. По существу иск пока не рассмотрен, его основания в материалах суда пока не приводятся.

Высокоскоростной считается специализированная электрифицированная двухпутная железнодорожная линия для эксплуатации поездов со скоростями от 200 до 400 километров в час. Сейчас в России таких дорог нет. РЖД в последние годы готовили в качестве пилотного проекта ВСМ Москва-Казань стоимостью около 1,7 триллиона рублей. Однако в 2019 году президент России Владимир Путин одобрил проектирование ВСМ между Москвой и Петербургом. РЖД занялись и этим проектом. Ее ориентировочная стоимость оценивается в 1,5 триллиона рублей.

Заместитель председателя правительства РФ Марат Хуснуллин в марте заявил, что реализация проекта ВСМ между Москвой и Казанью отложена из-за его высокой стоимости и необходимости исследовать пассажиропоток на этом направлении.

<https://realty.ria.ru/20200728/1575053653.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.28.07; РЖД ОПУБЛИКОВАЛИ ДЕКЛАРАЦИЮ С ОБЯЗАТЕЛЬСТВАМИ ПО ЭКОЛОГИИ И ОЗЕРУ БАЙКАЛ**

РЖД опубликовали на своем сайте декларацию с обязательствами в части экологии и Байкала, которые, в том числе, предусматривают строительство объектов в соответствии с природоохранными нормами законодательства и спецпроекты в поддержку сохранения биоразнообразия уникальной экологической системы озера.

Документ называется «декларация в отношении комплексного подхода в решении задач охраны озера Байкал при реализации инвестиционных проектов по развитию Восточного полигона». «ОАО «РЖД» осознает, что расположение его объектов на Байкальской природной территории накладывает особую ответственность на компанию. Устанавливая своей основной целью выполнение миссии по безопасной перевозке грузов и пассажиров с минимальным воздействием на окружающую среду при реализации инвестиционных проектов по развитию Восточного полигона, компания считает необходимым участие в сохранении экосистемы озера Байкал», – говорится в документе.

Декларация подписана гендиректором РЖД Олегом Белозеровым 28 июля 2020 года. Компания в ней приводит ряд пунктов, которые обязуется выполнять для соблюдения баланса между необходимым социально-экономическим развитием и сохранением уникального природного комплекса озера Байкал.

«Осуществлять проектирование, строительство, реконструкцию и эксплуатацию производственных объектов в строгом соответствии природоохранным нормам законодательства РФ. Осуществлять специальные проекты в поддержку сохранения биоразнообразия уникальной экологической системы озера Байкал. Внедрять при реконструкции и строительстве наилучшие доступные технологии, снижающие техногенное воздействие на окружающую среду. Системно выполнять экологический контроль и мониторинг влияния объектов компании на окружающую среду», – говорится в декларации.

Там упоминается и проведение просветительской работы о необходимости бережного отношения к экосистеме озера Байкал. Кроме того, компания приветствует возможность расширения подобной деятельности с участием всех заинтересованных общественных организаций, объединений граждан, учреждений и органов власти.

Ранее газета «Коммерсант» писала, что Всемирный фонд дикой природы (WWF России) просит **президента России Владимира Путина** не подписывать закон, призванный ускорить железнодорожные стройки РЖД, указывая на ряд негативных моментов в части экологии. В частности, там упоминался Байкал. В **пресс-службе РЖД РИА Новости** сообщали, что компания не планирует строить новые железные дороги вдоль береговой линии Байкала и вырубать для этого лес, возможна лишь вырубка небольшой полосы шириной 10-15 метров для возведения технологических объектов вдоль действующих путей при отсутствии альтернативного варианта.

<https://ria.ru/20200728/1575045732.html>

### **ТАСС; 2020.28.07; ПОЕЗДА В АВГУСТЕ СВЯЖУТ СИМФЕРОПОЛЬ С АДЛЕРОМ И РОСТОВОМ-НА-ДОНУ**

Первые поезда из Симферополя в Адлер и Ростов-на-Дону отправятся в августе. Об этом говорится в сообщении компании «Гранд сервис экспресс», оператора пассажирских железнодорожных перевозок по Крымскому мосту.

Поезда из Симферополя будут курсировать раз в три дня и следовать в разные пункты назначения под одним номером до станции Разъезд 9 км. Далее каждая из групп вагонов следует самостоятельно и имеет свой номер в графике движения поездов.

Первый состав двухгруппного поезда «Таврия» № 315/316 Симферополь – Адлер с купейными и плацкартными вагонами отправится 11 августа, он проследует через Краснодар, Горячий Ключ, Туапсе, Лазаревское и Сочи. Время в пути составит 19 часов. Поезд № 415/416 сообщением Симферополь – Ростов-на-Дону будет курсировать через станции Тимашевская и Староминская, общее время в пути из Симферополя до станции Ростов-Главный составит 15 часов.

«Теперь расстояние между южными городами стало преодолевать еще проще и комфортнее. Новые ночные поезда из Симферополя в Ростов-на-Дону и Адлер позволят с удобством путешествовать вдоль черноморского побережья и делают доступной инфраструктуру Краснодара и Ростова-на-Дону для жителей полуострова», – отметил генеральный директор «Гранд сервис экспресс» Александр Ганов, слова которого приводятся в пресс-релизе.

Билеты на новые направления будут доступны на официальном сайте компании-перевозчика grandtrain.ru, в мобильном приложении, в кассах дальнего следования железнодорожных вокзалов, в кассах и на сайтах агентов продаж до конца текущей недели.

Поезда «Таврия» уже связывают Симферополь с Москвой, Кисловодском, Вологдой, Екатеринбург и Севастополь с Москвой и Санкт-Петербургом, также поезда отправляются из Москвы, Санкт-Петербурга и Пскова в Евпаторию.

Круглогодичные поезда из Екатеринбурга в Крым и обратно курсируют двумя разными маршрутами – через Волгоград и Казань.

<https://tass.ru/ekonomika/9066229>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.28.07; ГРЕЦИЯ 1 АВГУСТА ОТКРОЕТ ШЕСТЬ ПОРТОВ ДЛЯ КРУИЗНЫХ ЛАЙНЕРОВ**

Круизные лайнеры с 1 августа смогут заходить в шесть портов Греции, официальное уведомление об этом министр туризма Харис Теохарис направил в Международную ассоциацию круизных линий (CLIA) и три крупнейшие компании в этом секторе, которые действуют в Греции (MSC Cruises, Costa, TUI Cruises). Об этом сообщила Греческая туристическая организация GNTO.

«Министр туризма официально объявил, что с 1 августа 2020 года круизным лайнерам разрешено посещать шесть портов при заходе в Грецию. В частности, это порты Пирей, Родос, Ираклион, Волос, Корфу и Катаколо. После первой швартовки круизные лайнеры смогут заходить в любой другой греческий порт, включенный в их маршрут. Теохарис пояснил, что этот режим изменится только в случае новых эпидемиологических условий», – сообщила организация.

«Все круизные суда приветствуются в Греции, чтобы предложить их пассажирам уникальный опыт», – говорится в письме министра.

«Греция является первой страной, которая откликнулась на проблемы индустрии круизов и ввела медицинские протоколы, особенно для этой формы туризма. Медицинские процедуры, которые будут применяться под надзором греческих властей на круизных лайнерах, основаны на опубликованных стандартах Европейского союза («Здоровые ворота ЕС»), в то же время они были адаптированы к греческому законодательству и национальной обстановке», – отметил министр.

Теохарис также просит крупные международные круизные агентства рекомендовать своим клиентам поездку в Грецию после летнего сезона. «Нынешний сезон длится до конца года», – подчеркивает министр в письме.

<https://ria.ru/20200728/1575054773.html>

### **ПРАЙМ; 2020.28.07; ЗАМГЛАВЫ РОСМОРРЕЧФЛОТА ТАРАСЕНКО ПОКИНЕТ СВОЙ ПОСТ**

Заместитель руководителя Росморречфлота Андрей Тарасенко покинет свой пост, сообщил РИА Новости источник в отрасли.

Бывший врио главы Приморья Андрей Тарасенко был назначен заместителем руководителя Росморречфлота в сентябре 2018 года. Тарасенко с 2013 по 2017 году возглавлял «Росморпорт», а с октября 2017 по сентябрь 2018 года был врио губернатора Приморского края.

«Тарасенко покинет свой пост», – сказал источник.

Представитель Росморречфлота подтвердил РИА Новости эту информацию.

В Росморречфлоте Тарасенко, в частности, курировал ряд направлений административного управления и структурных подразделений Росморречфлота, ФБУ «Музей морского флота», ФГБУ «Главный центр связи и спутниковых систем», возглавлял созданный в агентстве морского и речного транспорта в марте оперативный штаб по предупреждению распространения коронавирусной инфекции.

<https://1prime.ru/business/20200728/831838274.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.28.07; БОЛЕЕ 63 ТЫСЯЧ РОССИЯН ВЕРНУЛИСЬ ВЫВОЗНЫМИ РЕЙСАМИ НА РОДИНУ**

Более 63 тысяч россиян вернулись на родину вывозными рейсами начиная с 7 апреля, заявил и.о. заместителя директора департамента информации и печати МИД РФ Денис Микерин.

«Уже начиная с 7 апреля мы можем говорить о том, что было вывезено по состоянию на текущий момент более 63 тысяч человек. Это очень приличная цифра, из них где-то порядка 55-60 тысяч – это только бортами российских авиаперевозчиков», – сказал он эфире радио «Комсомольская правда».

<https://ria.ru/20200728/1575045554.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.28.07; В РОСАВИАЦИИ РАССКАЗАЛИ О РОСТЕ ПАССАЖИРОПОТОКА АВИАКОМПАНИЙ**

Пассажиropoтoк авиакомпаний РФ в июне вырос к маю в 3 раза, следует из уточнённых данных **Росавиации**.

Количество пассажиров в июне составило 2,84 миллиона человек, в мае – 949 тысяч, следовательно, пассажиropoтoк вырос в три раза. По сравнению с июнем прошлого года падение составило 77,4%.

На международных линиях было перевезено 40,3 тысячи человек – 0,7% от уровня прошлого года, на внутренних 2,8 миллиона – 40,6% от прошлогоднего уровня.

Наибольшее количество пассажиров обслужила авиакомпания S7 – 677,6 тысячи, что на 49,3% меньше, чем в прошлом году. «Аэрофлот» снизил перевозки на 84,2%, до 522,9 тысячи пассажиров. «Победа» третья по количеству пассажиров: 439,1 тысячи человек, падение к прошлому году 51,5%. «ЮТэйр» снизила перевозки на 73,1%, до 200,5 тысячи человек, «Россия» на 85,3%, до 198,7 тысячи, «Уральские авиалинии» на 82%, до 169,9 тысячи.

За первое полугодие 2020 года авиакомпании снизили перевозки по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 51,8%, до 27,8 миллиона человек. На международных линиях падение составило 64,3% (8,7 миллиона пассажиров), на внутренних 42,5% (19 миллионов).

По количеству перевезенных пассажиров за полугодие лидирует «Аэрофлот», снизивший перевозки на 56,1%, но обслуживший 7,8 миллиона человек. S7 перевезла 4,7 миллиона, снизив пассажиropoтoк на 19,9%. На третьем месте также «Победа», чей пассажиropoтoк снизился на 35,8%, до 2,9 миллиона. Пассажиropoтoк «Уральских авиалиний» в январе-июне упал на 51,8%, до 2 миллионов, «ЮТэйр» на 49,6%, до 1,8 миллиона, «России» на 64,1%, до 1,8 миллиона.

<https://ria.ru/20200728/1575024999.html>

### **ПРАЙМ; 2020.28.07; СТОИМОСТЬ АВИАТОПЛИВА В РОССИИ В ИЮЛЕ ВЫРОСЛА К ИЮНЮ НА 0,37%**

Средняя стоимость тонны авиационного керосина в РФ в июле выросла к июню на 0,37%, до 46 165 рублей, сообщает **Росавиация**.

К началу года стоимость топлива снизилась на 12,96%. При этом с начала года каждый месяц она снижалась, и только в июле перешла к росту.

Стоимость авиатоплива резко выросла в 2018 году. По расчетам **Минтранса**, удорожание топлива могло обойтись перевозчикам дополнительно в 50 миллиардов рублей. По оценкам Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ, объединяет 27 российских авиакомпаний и авиапредприятий), операционные убытки авиакомпаний к концу 2018 года из-за роста стоимости керосина могли составить 37-39 миллиардов рублей.

**Президент России Владимир Путин** поручил правительству в срок до 1 ноября 2019 года выделить средства на компенсацию расходов авиакомпаний в связи с ростом стоимости авиационного топлива в 2018 году. Перевозчики все еще не получили этих компенсаций, однако в мае начали получать субсидии за новые потери – из-за пандемии коронавируса.

<https://1prime.ru/energy/20200728/831837642.html>

### **ТАСС; 2020.28.07; «АЭРОФЛОТ» ПРОДАЛ БОЛЕЕ 3,5 ТЫС. АВИАБИЛЕТОВ НА РЕЙСЫ В СТАМБУЛ**

Авиакомпания «Аэрофлот» продала на рейсы в Стамбул более 3,5 тыс. авиабилетов. Об этом ТАСС сообщила пресс-секретарь компании Юлия Спивакова. При этом она уточнила, что на первый рейс реализовано 99% билетов.

«На сегодняшний день по направлению Москва – Стамбул – Москва только на первую неделю полетов уже забронировано более 3,5 тыс. билетов. Причем, на самый первый рейс в Стамбул, который состоится 1 августа, билеты раскуплены почти полностью – на 99%. В Анталию «Аэрофлот» начинает летать с 10 августа», – сказала она.

Спивакова добавила, что на рейсы в Лондон также продано около 3 тыс. авиабилетов и «загрузка увеличивается».

«Конечно, пока рано анализировать спрос. Новость о возобновлении полетов сейчас одна из самых актуальных. На первые рейсы в Стамбул спрос действительно очень высокий. Далее загрузка пока только формируется», – отметила пресс-секретарь «Аэрофлота»

«Да, [билеты продаются] достаточно быстро, но в продаже значительное количество мест. Мы постараемся удовлетворить спрос и не допустить дефицита», – подчеркнула Спивакова.

<https://tass.ru/ekonomika/9070157>

### **ТАСС; 2020.28.07; TURKISH AIRLINES ВОЗОБНОВИТ ПОЛЕТЫ ИЗ СТАМБУЛА В САНКТ-ПЕТЕРБУРГ 2 АВГУСТА**

Авиакомпания Turkish Airlines возобновит полеты в Санкт-Петербург из Стамбула 2 августа, из Анталии – с 10 августа. Об этом сообщила во вторник **пресс-служба** аэропорта Пулково.

«Авиакомпания Turkish Airlines станет первым иностранным перевозчиком, который возобновит рейсы между Санкт-Петербургом и турецкими городами. Перелеты из Санкт-Петербурга в Стамбул будут осуществляться с 2 августа 2020 года. Авиасообщение с Анталией из Пулково возобновится с 10 августа 2020 года», – говорится в сообщении.

В Пулково уточнили, что рейсы по этим направлениям будут осуществляться пять раз в неделю – в Стамбул по понедельникам, средам, четвергам, пятницам и воскресеньям, в Анталию по понедельникам, средам, пятницам, субботам и воскресеньям. Для перелетов планируется использовать воздушные суда Airbus A321, A330 и Boeing 737.

<https://tass.ru/ekonomika/9069203>

### **ПРАЙМ; 2020.28.07; АВИАКОМПАНИИ РАСПИСАЛИ ГРАФИК СТАРТА ПОЛЕТОВ В ТУРЦИЮ**

Турецкий национальный авиаперевозчик Turkish Airlines планирует совершить первые после возобновления авиасообщения с РФ рейсы из Стамбула и Анталии в Москву 1 августа, заявил РИА Новости представитель авиакомпании.

Как ранее сообщила **пресс-служба** управляющей компании авиагавани ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы», Turkish Airlines планирует возобновить рейсы из Санкт-Петербурга в Стамбул со 2 августа, а в Анталию – с 10 августа.

«Первого августа у нас запланированы рейсы Стамбул – Москва, Москва – Стамбул и Анталия – Москва», – сказал собеседник агентства.

Он добавил, что это расписание является предварительным, и в него могут быть внесены изменения.

«Авиакомпания Turkish Airlines станет первым иностранным перевозчиком, который возобновит рейсы между Санкт-Петербургом и турецкими городами. Перелеты из Санкт-Петербурга в Стамбул будут осуществляться с 2 августа 2020 года. Авиасообщение с Анталией из Пулково возобновится с 10 августа 2020 года», – говорится в сообщении.

По данным **пресс-службы**, рейсы по этим направлениям будут осуществляться пять раз в неделю – в Стамбул по понедельникам, средам, четвергам, пятницам и воскресеньям, в Анталию – по понедельникам, средам, пятницам, субботам и воскресеньям. Для перелетов планируется использовать комфортабельные воздушные суда Airbus A321, A330 и Boeing 737.

Российская авиакомпания Azur air также сообщила, что с 10 августа запускает рейсы в турецкие Анталию, Бодрум и Даламан из Москвы, Санкт-Петербурга и Ростова-на-Дону, сообщает компания.

«Azur air с 10 августа начинает полеты в Турцию. Рейсы будут выполняться из трех городов, откуда согласно решению правительства Российской Федерации разрешены международные полеты. Полёты будут осуществляться на регулярной и чартерной основе из Москвы, Санкт-Петербурга и Ростова-на-Дону на курорты Анталии, Бодрума и Даламана», – говорится в сообщении.

Кроме того, перевозчик запускает регулярные рейсы в Москву из Новосибирска, Уфы (по три раза в неделю), Казани (четыре рейса), Самары (пять рейсов) и Екатеринбурга (ежедневно).

«Расписание рейсов в столицу составлено таким образом, чтобы в первую очередь обеспечить владельцам туристических пакетов с перелетом на базе Azur air удобные пересадки на чартерные рейсы авиакомпании в Анталию, Бодрум и Даламан из международного аэропорта «Внуково», – отмечает компания.

«Новые внутренние регулярные рейсы, прибывающие во «Внуково», позволят пассажирам исключить переезды между аэропортами Москвы. Минимальное время между внутренними и международными рейсами составит около трех часов, чтобы пассажиры могли с комфортом пройти необходимые предполетные процедуры. Билеты на рейсы внутри России по доступным ценам уже поступили в продажу на официальном сайте авиакомпании», – говорится в сообщении.

<https://1prime.ru/business/20200728/831838604.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.28.07; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ВОЗОБНОВЯТ РЕЙСЫ В ТУРЦИЮ С ДЕСЯТОГО АВГУСТА**

Авиакомпания «Уральские авиалинии» с 10 августа возобновляет полеты в турецкие курортные города Алания, Даламан и Бодрум, сообщает **пресс-служба** перевозчика.

Россия в конце прошлой недели заявила, что возобновляет международное авиасообщение с Великобританией, Турцией и Танзанией.

«С 10 августа мы возобновляем чартерные рейсы на популярные турецкие курорты Анталии, Даламана и Бодрума. Начинаем летать из Москвы (Домодедово), Санкт-Петербурга и Ростова-на-Дону», – говорится в сообщении.

Уточняется, что заказчиком чартерных рейсов выступают туроператоры TUI и Coral Travel. Билеты в Турцию можно приобрести в составе туристического пакета.

<https://ria.ru/20200728/1575044641.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.28.07; ПОЛЕТЫ В ТУРЦИЮ И ВЕЛИКОБРИТАНИЮ ИЗ ВНУКОВО ВОЗОБНОВЯТСЯ В АВГУСТЕ**

Полеты в Турцию и Великобританию из московского «Внуково» возобновятся в августе, рейсы в Танзанию на данный момент не запланированы, сообщает аэропорт.

«Непосредственно из аэропорта «Внуково» сообщение будет восстановлено с пунктами назначения в Турции (Стамбул (оба аэропорта), Анкара, Анталия, Даламан, Бодрум) и в Великобритании (Лондон-Лутон). Рейсы в Танзанию на данный момент ни одним из авиаперевозчиков-партнеров не запланированы», – говорится в сообщении.

Рейсы в Турцию будут выполнять следующие авиаперевозчики: «Победа», Turkish Airlines, Azur Air, iFly. Рейсы в Великобританию будут осуществляться авиакомпанией Wizz Air UK.

«В среднем, по всем направлениям запланировано выполнение около (80-ти полетных секторов) 40 разворотных рейсов в сутки», – отмечает аэропорт.

<https://ria.ru/20200728/1575068047.html>

### **ТАСС; 2020.28.07; АЭРОПОРТ ПЛАТОВ ВОЗОБНОВЛЯЕТ МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ С 3 АВГУСТА**

Аэропорт Платов в Ростове-на-Дону с 3 августа возобновляет международные авиаперевозки. Как сообщили во вторник ТАСС в **пресс-службе** Платова, первый международный рейс полетит 3 августа в Стамбул (Турция).

возобновляются международные рейсы в соответствии с решением правительства РФ. С 3 августа 2020 года возобновляются регулярные рейсы в Стамбул, с 10 августа 2020 года – чартерные рейсы в Анталию, Бодрум и Даламан», – говорится в сообщении.

В **пресс-службе** отметили, что в расписание аэропорта Платов введены регулярные рейсы в Стамбул авиакомпании Turkish Airlines. Перелеты запланированы четыре раза в неделю по понедельникам, средам, пятницам и субботам с вылетом из Ростова-на-Дону в 03:30 мск (03:40 мск), прибытие в Стамбул – в 06:05 мск (06:10 мск). Рейс в Платов отправляется в 00:30 мск, прилетает в Ростов – в 02:35 мск (02:45 мск). Полеты планируются выполнять на самолетах Airbus A319/A320.

На минувшей неделе в **пресс-службе** аэропорта ТАСС сообщили о готовности к возобновлению международных рейсов, отметив, что в Платове в соответствии с рекомендациями Роспотребнадзора и **Росавиации** реализуется комплекс мер по профилактике распространения коронавируса.

<https://tass.ru/ekonomika/9065057>

### **КОММЕРСАНТЪ НОВОСИБИРСК; ОКСАНА ПАВЛОВА; 2020.29.07; ТУРПОХОД К ТОЛМАЧЕВО; ANT YAPİ РЕКОНСТРУИРУЕТ АЭРОВОКЗАЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС НОВОСИБИРСКОГО АЭРОПОРТА**

ООО «Ант япы», российское представительство турецкой строительной компании Ant Yapı получило контракт на реконструкцию аэровокзального комплекса новосибирского аэропорта Толмачево (входит в ГК «Новпорт»). Подрядчик должен завершить работы по первому этапу к 2022 году. «Ант япы» выполнит их за 13,6 млрд руб. при начальной стоимости 14,2 млрд руб. Выполнить всю программу модернизации аэровокзала с общим объемом инвестиций около 20 млрд руб. «Новпорт» планирует к 2025 году. Эксперты не исключают пересмотра сроков реализации проекта в целом, учитывая медленное восстановление пассажиропотока после снятия ограничений из-за пандемии COVID-19. По их оценкам, аэропорту может понадобиться до трех лет, чтобы вернуться на докризисные показатели по пассажиропотоку.

Аэропорт Толмачево подвел итоги конкурса по выбору подрядчика для выполнения работ по первому этапу реконструкции аэровокзального комплекса международных/внутренних воздушных линий. Закупка была объявлена в форме открытых переговоров в ноябре 2019 года с начальной стоимостью контракта 13,5 млрд руб. В марте 2020 года стоимость была увеличена до 14,2 млрд руб. В **пресс-службе** авиапредприятия тогда сообщили „Ъ“, что изменения связаны с уточнением положений проектной документации. Подвести итоги конкурса планировалось в конце января, однако дата неоднократно переносилась в связи с внесением изменений в документацию.

Всего для участия в конкурсе было подано семь заявок, из которых к участию в переговорах было допущено три: ООО «Сиасиси рус» (Москва, входит в China Railway Construction Corporation), ООО «Лимакармащстрой» (Нижегородская область, входит в

турецкий консорциум Limak-Marashstroy) и ООО «Ант япы» (Москва, входит в турецкий строительный холдинг Ant Yapi). Последняя была признана победителем закупки. Компания предложила выполнить работы по контракту за 13,6 млрд руб. «Сиасиси рус» и «Лимакмарашстрой» предложили 13,7 и 13,9 млрд руб. соответственно.

Ant Yapi – одна из крупнейших турецких строительных компаний, созданная в 1991 году. Год назад, как сообщали «Ведомости», заказы компании оценивались в \$4,7 млрд. В России компания реализовывала проекты по строительству терминала аэропорта Домодедово, объектов Москва-Сити, Олимпийской деревни в Сочи и др.

Первая очередь пассажирского терминала Толмачево площадью 56 тыс. кв. м должна быть построена к 1 сентября 2022 года. Реализация второго этапа проекта предполагается после завершения первого этапа строительства и ввода нового терминального комплекса в эксплуатацию, сказал „Ъ“ гендиректор аэропорта Евгений Янкилевич. Полностью завершить реконструкцию аэропорт планирует к 2025 году. К этому времени, как планировалось, пассажиропоток Толмачево превысит 10 млн человек в год (в 2019 году аэропорт Толмачево обслужил 6,7 млн пассажиров). Инвестиции «Новоапорта» в проект составят около 20 млрд руб. В результате общая площадь терминального комплекса вырастет вдвое – с нынешних 50 тыс. кв. м до 100 тыс. кв. м. Должна удвоиться и пропускная способность терминалов внутренних и международных воздушных линий. Сейчас она составляет 3,1 тыс. пассажиров в час.

«Руководство и акционер аэропорта уверены, что к моменту завершения строительства терминала внутренние перевозки восстановятся и достигнут прогнозируемых ранее объемов. Поэтому реализуемый первый этап нового аэровокзального комплекса, рассчитанный в большей степени на обслуживание пассажиров внутренних воздушных линий, будет максимально востребован», – сказал „Ъ“ Евгений Янкилевич. Он также выразил уверенность в восстановлении международного авиасообщения на момент завершения первого этапа строительства.

«Ключевой риск реализации такого проекта связан с тем, чтобы его параметры соотносились с количеством обслуживаемых пассажиров на внутренних и международных линиях. Коронакризис в авиоперевозках привел к драматическому спаду в отрасли и колоссальным финансовым потерям. Однако сейчас с открытием ряда международных направлений мы наблюдаем очень высокий спрос на авиоперевозки», – говорит исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. По его оценкам, аэропорт потеряет около 2,5–3 лет, прежде чем вернется к докризисным показателям по пассажиропотоку. В целом серьезного изменения структуры пассажиропотока пока не прогнозируется, говорит эксперт. «Терминал внутренних линий в Толмачево стал тесным уже давно, и сейчас самое время его реконструировать. Сейчас нет оснований, для того чтобы существенно сдвигать сроки и пересматривать параметры проекта. Вопрос в том, чтобы компания могла привлечь финансирование на эти работы на привлекательных для себя условиях», – говорит господин Пантелеев.

Даже с учетом комплекса проблем у авиакомпаний и аэропортов, связанных с пандемией, перспективы роста пассажиропотока аэропорта Толмачево в горизонте 2022–2025 годов выглядят весьма оптимистично, и целевой уровень 10 млн человек в год, вероятнее всего, будет достигнут, если не в 2025 году, то к 2026–2027 году, считает генеральный директор «Infoline-Аналитика» Михаил Бурмистров. Это обуславливает экономическую эффективность реализации как минимум первого этапа проекта реконструкции аэровокзального комплекса, говорит он. «Что касается второго этапа, то его начало и завершение могут быть сдвинуты на один-два года в связи с более плавным ростом пассажиропотока и с учетом возможных рисков, связанных со второй волной эпидемии коронавируса и затягиванием срока разработки эффективной вакцины», – считает эксперт. Главный аналитик ГК «Алор» Алексей Антонов не исключает, что второй этап реконструкции терминала может быть сдвинут в сроках, если результаты этого года

уведут аэропорт в минус. «Обслуживание международных рейсов составляет существенную часть прибыли аэропортов. Толмачево не исключение. В связи с крайне медленным открытием границ для авиаперевозчиков собственники аэропорта рискуют столкнуться с необходимостью закрывать выпадающие расходы из собственных резервов или заемных средств, что может ударить по реализации проекта реконструкции», – полагает он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4433940>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.28.07; РЕКОНСТРУКЦИЯ АЭРОПОРТА ТОЛМАЧЕВО ОБОЙДЕТСЯ В 13,7 МЛРД РУБЛЕЙ**

Новосибирский аэропорт Толмачево намерен заключить контракт на 13,7 миллиарда рублей с компанией «Ант Япы» на выполнение работ по первому этапу реконструкции аэровокзального комплекса, следует из данных портала госзакупок.

АО «Аэропорт «Толмачево» объявило открытые переговоры по поиску подрядчика на реконструкцию аэровокзального комплекса еще в ноябре прошлого года. С тех пор условия закупки менялись, сдвигались сроки ее завершения. В марте аэропорт повысил начальную цену контракта с 13,5 до 14,2 миллиарда рублей. В документации уточняется, что это первый этап реконструкции. Заказчик ожидает окончания строительно-монтажных работ к 1 июня 2022 года.

Согласно данным портала госзакупок, тендер завершен.

«На основании результатов оценки и сопоставления заявок, поданных на участие в открытых переговорах, закупочной комиссией принято следующее решение: признать победителем закупки – общество с ограниченной ответственностью «Ант Япы»... Заключить договор с обществом с ограниченной ответственностью «Ант Япы», – говорится в итоговом протоколе закупочной комиссии.

Компания предложила цену контракта в 13,7 миллиарда рублей.

ООО «Ант Япы» зарегистрировано в Москве, учредителем является турецкая компания «Ант Япы Санайи ве Тиджарет А.Ш.» (Ant Yarı). В протоколе сказано, что «Ант Япы» представила документы, подтверждающие исполнение одного или более аналогичных договоров в отношении строительства (реконструкции) аэровокзального комплекса (или аэровокзала) аэропорта общей площадью 50 тысяч квадратных метров и более.

По данным аэропорта, проект реконструкции аэровокзала будет реализован к 2025 году в два этапа с завершением первого, основного, в 2022 году. На проектирование и строительство терминального комплекса планируется выделить в общей сложности порядка 20 миллиардов рублей частных инвестиций. К 2022 году аэропорт рассчитывает увеличить пассажиропоток до 10 миллионов человек в год. Ориентировочная общая площадь аэровокзального комплекса после реализации двух этапов должна составить более 100 тысяч квадратных метров.

Новосибирский международный аэропорт Толмачево имени А.И. Покрышкина – крупнейший за Уралом транзитный авиаузел на важнейших направлениях между Европой и Азией. Маршрутная сеть аэропорта насчитывает более 95 направлений.

<https://realty.ria.ru/20200728/1575033807.html>

### **ТАСС; 2020.28.07; РЕГУЛЯРНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ АРХАНГЕЛЬСК – КОТЛАС – ЧЕРЕПОВЕЦ ОТКРОЕТСЯ С 31 ИЮЛЯ**

Регулярное сообщение по маршруту Архангельск – Котлас – Череповец (Вологодская область) будет открыто с 31 июля, сообщает во вторник **пресс-служба** администрации Архангельской области.

«Авиакомпания «2-й Архангельский объединенный авиаотряд» с 31 июля открывает программу регулярных субсидированных рейсов из аэропорта Архангельск в Котлас и Череповец по понедельникам, средам и пятницам», – говорится в сообщении.

Стоимость билета на участке Архангельск – Котлас 3 294 рубля, Котлас – Череповец 3 708 рублей, Архангельск – Череповец 7 002 рубля в одну сторону. Время рейсов подобрано таким образом, чтобы было удобно для пассажиров, которые далее следуют в Москву и Санкт-Петербург из Архангельска и Череповца.

Ранее прямых рейсов по этому маршруту не было, из Архангельска в Череповец можно было добраться только через Москву или Санкт-Петербург.

<https://tass.ru/spb-news/9067363>

### **ТАСС; 2020.28.07; МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТЕРМИНАЛ В АЭРОПОРТУ МАХАЧКАЛЫ ОТКРОЕТСЯ ЛЕТОМ 2021 ГОДУ**

Открытие международного терминала в аэропорту Махачкалы перенесено с 2020 года на июнь 2021 года, сообщил во вторник генеральный директор АО «Аэропорт Махачкала» Арсен Пирмагомедов на встрече с главой Дагестана Владимиром Васильевым и первым замминистра экономического развития Михаилом Бабиным.

«Международный терминал планировали сдать в этом году, но в связи с тем, что федеральные деньги по устройству **пункта пропуска** были доведены только в этом году, сроки поменялись. Это июнь 2021 года на сегодняшний день по новой дорожной карте», – сказал он.

По словам Пирмагомедова, пропускная способность на международных рейсах в настоящее время составляет 60 пассажиров в час. «Она реверсивная. Иностранные авиакомпании стоять пять-шесть часов здесь не хотят, поэтому у нас есть сдерживающий фактор. Новый же терминал, он предполагает 150 пассажиров в час и еще 40 пассажиров – это зал деловой авиации», – сказал он.

Пирмагомедов отметил, что уже завершены работы на третьем этаже в здании аэропорта.

О терминале

Международный терминал в аэропорту Махачкалы планировали сдать летом 2020 года. Его начали строить в 2016 году. Планируется, что с его открытием пропускная способность аэропорта вырастет почти вдвое.

Проект международного терминала махачкалинского аэропорта стоимостью более 1 млрд рублей впервые был презентован в 2014 году. Общая площадь здания составит более 8 тыс. кв. м. Оно будет оборудовано телетрапами и станет удобным, в том числе для пассажиров с ограниченными возможностями.

Аэропорт Махачкалы – единственный в Дагестане, после реконструкции взлетно-посадочной полосы в 2014 году он с каждым годом улучшает основные показатели. Пропускная способность на внутренних рейсах составляет 200 пассажиров в час, на международных – 60. Из него выполняются рейсы в Москву, Санкт-Петербург, Казань, Сургут, Ростов-на-Дону, Краснодар, Самару, Тюмень, Новый Уренгой, до закрытия в РФ международного авиасообщения – в города Казахстана, Турции и ОАЭ.

<https://tass.ru/ekonomika/9066937>

### **ТАСС; 2020.28.07; В АЭРОПОРТУ ГОРОДА ОХА НА САХАЛИНЕ В 2021 ГОДУ СМОНТИРУЮТ НОВУЮ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНУЮ ПОЛОСУ**

Новая взлетно-посадочная полоса (ВПП) появится в 2021 году в аэропорту города Оха – самого северного на острове Сахалин. Об этом во вторник журналистам сообщила **пресс-служба** правительства Сахалинской области.

Действующая ВПП построена в 1975 году, устарела и нуждается в замене. Ее длины недостаточно для приема современных воздушных судов, и авиакомпаниям приходится отправлять в Оху самолеты с уменьшенной взлетной массой.

«Строительство новой взлетно-посадочной полосы имеет большое значение для повышения безопасности полетов и мобильности людей, развития всего Охинского района. Поэтому работы на этом объекте я держу на особом контроле. Они идут по

графику и есть основания полагать, что уже в 2021 году аэропорт Охи получит новую полосу для взлета и посадки самолетов», – сказал губернатор Валерий Лимаренко, слова которого приводят в сообщении.

Новая полоса на 300 м длиннее старой, ее протяженность – 1,6 км. При ее строительстве смонтируют более 8 тыс. аэродромных плит.

«В 2021 году запланирован ввод ИВПП [взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием] со средствами навигации и другого оборудования, реконструкция перрона, площадки для обработки воздушных судов противообледенительной жидкостью, аварийно-спасательной станции, склада ГСМ, котельной и противопожарных резервуаров. Завершится строительство объекта к 1 декабря 2021 года», – заявил **заместитель министра транспорта** и дорожного хозяйства области Николай Давыдов, чьи слова приводятся в сообщении.

Ранее **президент РФ Владимир Путин** поручил решить вопросы повышения транспортной доступности и развития малой авиации, включая аэропорты Дальнего Востока. По инициативе главы государства в госпрограмму «Развитие транспортной системы» внесен раздел по опережающему развитию Дальнего Востока, который включает реконструкцию аэропортов.

<https://tass.ru/ekonomika/9065509>

**[Вернуться в оглавление](#)**