



Ежедневный мониторинг СМИ

30 ИЮЛЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»; ЮЛИЯ МАКАРОВА; 2020.29.07; РЕКОРДНО БЫСТРАЯ ДОСТАВКА: РЖД ЗАПУСТИЛИ РЕГУЛЯРНОЕ КОНТЕЙНЕРНОЕ СООБЩЕНИЕ В КИТАЕМ	5
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.29.07; В ПОДМОСКОВЬЕ ПРИБЫЛ ПЕРВЫЙ РЕГУЛЯРНЫЙ КОНТЕЙНЕРНЫЙ ПОЕЗД ИЗ КИТАЯ	5
ГУДОК; 2020.29.07; ПОЕЗД ПО ГРАФИКУ	5
ИНТЕРФАКС; 2020.29.07; ГЛАВА МИНКОМСВЯЗИ ШАДАЕВ И РЕКТОР ВШЭ КУЗЬМИНОВ ВОШЛИ В СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ «АЭРОФЛОТА».....	7
РИА НОВОСТИ; 2020.29.07; ХУСНУЛЛИН СООБЩИЛ О ВЫДЕЛЕНИИ 136 МЛРД РУБ НА РЕМОНТ ОСНОВНЫХ ДОРОГ КРЫМА	7
РИА НОВОСТИ; 2020.29.07; ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ ПОДВЕДУТ К АЭРОПОРТУ СИМФЕРОПОЛЯ	8
ТАСС; 2020.29.07; ВЛАСТИ ВОРОНЕЖА СЭКОНОМЯТ БОЛЕЕ 450 МЛН РУБЛЕЙ ПРИ ЗАКУПКЕ 62 АВТОБУСОВ ПО НАЦПРОЕКТУ	8
НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»; 2020.29.07; МИШУСТИН ПОРУЧИЛ ПОДГОТОВИТЬ ПРЕДЛОЖЕНИЕ В НАЦПРОЕКТ ПО РАЗВИТИЮ ТУРИЗМА	9
ВЕСТИ-МОСКВА; АННА БАЛАН; 2020.29.07; СПЕЦФЛОТ МОСКВЫ: КАК РАБОТАЮТ РЕЧНЫЕ ДВОРНИКИ	9
НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»; ДМИТРИЙ МАКАРОВ; 2020.29.07; ПЯТЬ ЛЕТ НА СООТВЕТСТВИЕ БЕЗОПАСНОСТИ: В ЯКУТИИ ЗАВЕРШЕН РЕМОНТ ТРАССЫ «ЛЕНА»	9
НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»; 2020.29.07; РУДЕНЯ ПОПРОСИЛ УСИЛИТЬ КАМПАНИЮ ПО ПРОФИЛАКТИКЕ ДЕТСКОГО ТРАВМАТИЗМА	10
НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»; АЛЕКСАНДРА СУВОРОВА; 2020.29.07; ДАЙДЖЕСТ НОВОСТЕЙ. ПОЕДЕМ-ПОЛЕТИМ: 100-ПРОЦЕНТНАЯ ТРЕЗВОСТЬ И НЕБЕСНЫЙ ПЕССИМИЗМ.....	10
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.30.07; ОТДАТЬ ПОРТОВЫ; НЕРЕШИТЕЛЬНЫХ ИНВЕСТОРОВ ИСКЛЮЧАТ ИЗ ИНФРАСТРУКТУРНОГО НАЦПРОЕКТА	10
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ИЛЬЯ УСОВ; 2020.30.07; В АВТОБУСЫ НАБИЛИСЬ ТРИЛЛИОНЫ; ОБНОВЛЕНИЕ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА В РЕГИОНАХ БУДЕТ ДОЛГИМ И ДОРОГИМ.....	11
КОММЕРСАНТЬ FM; ГРИГОРИЙ КОЛГАНОВ; 2020.29.07; РОССИЯНЕ ВЫСМАТРИВАЮТ СТРАНЫ В СПИСКЕ; КАКИЕ ГОСУДАРСТВА МОГУТ ОТКРЫТЬ ГРАНИЦЫ ДЛЯ ТУРИСТОВ	13
ИЗВЕСТИЯ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.30.07; ПО – ЛЕТАЕМ: АВИАКОМПАНИИ ХОТЯТ ПЕРЕВЕСТИ НА ОТЕЧЕСТВЕННУЮ СИСТЕМУ БРОНИРОВАНИЯ; И УВЯЗАТЬ ЭТО С ПРЕДОСТАВЛЕНИЕМ ИМ ГОСПОДДЕРЖКИ	14
РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО, ЕЛЕНА СУХОРУКОВА; 2020.29.07; «АЭРОФЛОТ» СОКРАТИЛ ЧИСЛО РЕЙСОВ В ЛОНДОН ИЗ-ЗА НИЗКОГО СПРОСА; «АЭРОФЛОТ» СОКРАТИЛ ЧИСЛО РЕГУЛЯРНЫХ РЕЙСОВ В ВЕЛИКОБРИТАНИЮ: ДО ПАНДЕМИИ ИХ БЫЛО ДО ПЯТИ В ДЕНЬ, А ПОСЛЕ	

ВОЗОБНОВЛЕНИЯ ПОЛЕТОВ СТАЛО НЕ БОЛЕЕ ДВУХ. ПРИЧИНА – В НИЗКОМ СПРОСЕ, В ТОМ ЧИСЛЕ ИЗ-ЗА 14-ДНЕВНОГО КАРАНТИНА В ЛОНДОНЕ.....	16
РБК; 2020.29.07; ЧИСТЫЙ УБЫТОК «АЭРОФЛОТА» ЗА ПЕРВОЕ ПОЛУГОДИЕ ВЫРОС В ТРИ РАЗА	18
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; 2020.29.07; ПОВЫСИТСЯ СТОИМОСТЬ ПРОЕЗДА ПО ПЛАТНЫМ ДОРОГАМ.....	18
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; ОЛЬГА ИГНАТОВА; 2020.29.07; КАК БЫСТРЕЕ И УДОБНЕЕ ДОБРАТЬСЯ ДО ПОПУЛЯРНЫХ КУРОРТНЫХ МЕСТ; ПО ДАННЫМ ГОСКОМПАНИИ «АВТОДОР», ЕЖЕДНЕВНО В ИЮЛЕ-АВГУСТЕ ПО ТРАССЕ «ДОН» ПРОЕЗЖАЕТ ДО 60 ТЫСЯЧ МАШИН.....	19
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; ЕКАТЕРИНА ПЕТРОВА; 2020.29.07; РОССИЯНЕ ВСЕ ЧАЩЕ ВЫБИРАЮТ ДЛЯ ПОЕЗДОК ЭКОЛОГИЧНЫЕ ВИДЫ ТРАНСПОРТА.....	21
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2020.29.07; БЕНЗИН ВЫДЫХАЕТСЯ?; ЗА 2 МИНУТЫ ЗАПРАВЛЯЕШЬ БАК ВОДОРОДОМ ПО 5 РУБЛЕЙ ЗА ЛИТР И ЕДЕШЬ ТЫСЯЧИ КИЛОМЕТРОВ.; КОГДА ЭТО БУДЕТ? РАНЬШЕ, ЧЕМ ВЫ ДУМАЕТЕ!	21
ИЗВЕСТИЯ; ЛЮБОВЬ ЛЕЖНЕВА; 2020.30.07; БЕЗБИЛЕТНЫЙ ПРОТЕСТ: ИНВАЛИДЫ ЖАЛУЮТСЯ НА ОТКАЗЫ В БЕСПЛАТНОМ ПРОЕЗДЕ; СЕЙЧАС ИМ КОМПЕНСИРУЮТ ТОЛЬКО РАСХОДЫ НА ПОЕЗДКИ В ФЕДЕРАЛЬНЫЕ МЕДИЦИНСКИЕ ЦЕНТРЫ.....	26
РИА НОВОСТИ; 2020.29.07; ЗАПУСК АВИАСООБЩЕНИЯ С КУРОРТАМИ ЕГИПТА ЗАВИСИТ ОТ СИТУАЦИИ С ТЕРРОРИЗМОМ	28
ТАСС; 2020.29.07; МИШУСТИН ЗАЯВИЛ, ЧТО НАЦИОНАЛЬНЫЕ ЦЕЛИ РАЗВИТИЯ НУЖНО УЧЕСТЬ В ИНВЕСТПЛАНАХ КОМПАНИЙ.....	28
ТАСС; 2020.29.07; КУБА ГОТОВА ПРИНИМАТЬ ТУРИСТОВ ИЗ РОССИИ С СЕРЕДИНЫ СЕНТЯБРЯ	29
РИА НОВОСТИ; 2020.29.07; РОССИЯ И КУБА ОБСУЖДАЮТ ВОЗМОЖНОСТЬ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ РЕЙСОВ В ГАВАНУ	29
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2020.29.07; АНАСТАСИЯ ЯЛАНСКАЯ; 2020.29.07; ПАРИЖ ЗАКРЫТ, НО КУБА РЯДОМ! В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ РОССИЯ МОЖЕТ ВОЗОБНОВИТЬ АВИАСООБЩЕНИЕ С ОСТРОВОМ СВОБОДЫ И ЮЖНОЙ КОРЕЕЙ.....	30
РИА НОВОСТИ; 2020.29.07; В АТОР НАЗВАЛИ ГОТОВЫЕ ПРИНЯТЬ РОССИЯН ЕВРОПЕЙСКИЕ СТРАНЫ	31
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; РОМАН ЩЕРБЕНКОВ; 2020.29.07; БЕЛАРУСЬ ЗАЯВИЛА О ГОТОВНОСТИ К ВОЗОБНОВЛЕНИЮ АВИАСООБЩЕНИЯ С РОССИЕЙ	31
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕНА АНИСИМОВА; 2020.29.07; КАБМИН БУДЕТ УТВЕРЖДАТЬ НОРМАТИВЫ ЗАТРАТ НА РЕМОНТ ПУНКТОВ ПРОПУСКА ЧЕРЕЗ ГРАНИЦУ	31
ГАЗЕТА.RU; 2020.29.07; АСТРОНОМИЧЕСКАЯ «ЦИФРА»; ВЛАДИСЛАВ ИНОЗЕМЦЕВ О РОЛИ ГОСУДАРСТВА В ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКИ.....	32
ТАСС; 2020.29.07; ВЛАСТИ ЧУКОТКИ СЧИТАЮТ, ЧТО РАЗВИТИЕ СЕВМОРПУТИ РЕШИТ ВОПРОС ВЫВОЗА ЯДЕРНОГО ТОПЛИВА С АЭС.....	35
ТАСС; 2020.29.07; ПОД ВОЛГОГРАДОМ ОТРЕМОНТИРУЮТ 20 КМ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТРАССЫ В 2020 ГОДУ	36
ТАСС; 2020.29.07; В ЛИПЕЦКОЙ ОБЛАСТИ УЛОЖИЛИ АСФАЛЬТ НА ДОРОГЕ, КОТОРАЯ НЕ РЕМОНТИРОВАЛАСЬ С 1980-Х ГОДОВ	36
РИА НОВОСТИ; 2020.29.07; В ПЕТРОЗАВОДСКЕ ОБСУДИЛИ ТРАНСПОРТНОЕ СБЛИЖЕНИЕ КАРЕЛИИ И БЕЛОРУССИИ	37

РИА НОВОСТИ; 2020.29.07; НА ГОСУСЛУГАХ ЗАПУСТИЛИ ФОРМУ ДЛЯ ПРИБЫВАЮЩИХ ИЗ-ЗА РУБЕЖА РОССИЯН.....	38
РИА НОВОСТИ; 2020.29.07; АВТОМАТИЗАЦИЕЙ РАБОТЫ УЧЕБНОГО ЦЕНТРА «ПУЛКОВО» ЗАЙМУТСЯ ШКОЛЬНИКИ.....	38
ТАСС; 2020.29.07; ПОСОЛЬСТВО РФ ОРГАНИЗОВАЛО ЭВАКУАЦИЮ 27 РОССИЯН ИЗ КНДР.....	38
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.29.07; ФАСАД РОССИЙСКОГО УНИВЕРСИТЕТА ТРАНСПОРТА В МОСКВЕ РАСПИШУТ ГРАФФИТИ КО ДНЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА.....	39
РИА НОВОСТИ; 2020.29.07; В СОВФЕДЕ ПРОКОММЕНТИРОВАЛИ ВОЗМОЖНУЮ УСТАНОВКУ АЛКОЗАМКОВ НА НОВЫЕ АВТО.....	40
ИЗВЕСТИЯ; 2020.29.07; В ГОСДУМЕ ПРЕДЛОЖИЛИ НАЧАТЬ УСТАНОВКУ АЛКОЗАМКОВ С АВТОМОБИЛЕЙ КАРШЕРИНГА.....	41
РИА НОВОСТИ; 2020.29.07; МИРОНОВ СЧЕЛ СОМНИТЕЛЬНОЙ ИДЕЮ ВНЕДРЕНИЯ АЛКОЗАМКОВ ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ.....	42
РИА НОВОСТИ; 2020.29.07; ЭКСПЕРТ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ИДЕЮ О ВНЕДРЕНИИ АЛКОЗАМКОВ ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ.....	42
РИА НОВОСТИ; 2020.29.07; АВТОЭКСПЕРТ ОЦЕНИЛ ИДЕЮ ВНЕДРЕНИЯ АЛКОЗАМКОВ В РОССИИ.....	43
РИА НОВОСТИ; 2020.29.07; ЭКСПЕРТ РАССКАЗАЛ О ФИНСКОМ ОПЫТЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АЛКОЗАМКОВ.....	43
РИА НОВОСТИ; 2020.29.07; АЛТАЙСКИЙ КРАЙ ДОБИЛСЯ ПЕРЕДАЧИ АВТОТРАССЫ В ФЕДЕРАЛЬНУЮ СОБСТВЕННОСТЬ.....	44
РИА НОВОСТИ; 2020.29.07; БОЛЕЕ 300 ПРИДОРОЖНЫХ ОБЪЕКТОВ ПРИВЕЛИ В ПОРЯДОК В ПОДМОСКОВЬЕ.....	45
ТАСС; 2020.29.07; ВЭБ И ВТЬ ПРЕДОСТАВЯТ КРЕДИТ НА 11,6 МЛРД РУБ. КОНЦЕССИОНЕРУ «ВОСТОЧНОГО ВЫЕЗДА».....	46
ТАСС; 2020.29.07; ВЛАСТИ КАРЕЛИИ СФОРМИРУЮТ ПРОГРАММУ ПО РАЗВИТИЮ РЫНКА ГАЗОМОТОРНОГО ТОПЛИВА ДО 2026 ГОДА.....	46
ТАСС; 2020.29.07; РЕМОНТ БОЛЬШОГО КАМЕННОГО МОСТА ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАКОНЧИТЬ ДО КОНЦА 2021 ГОДА.....	47
ТАСС; 2020.29.07; ПРОКУРАТУРА НАШЛА НАРУШЕНИЯ В РАБОТЕ ФИРМЫ, ЧЕЙ АВТОБУС ВРЕЗАЛСЯ В ОПОРУ МОСТА В ТУЛЕ.....	48
ПРАЙМ; 2020.29.07; РЖД ТЕСТИРУЕТ ТЕХНОЛОГИИ БЛОКЧЕЙНА В СЕРВИСЕ ЛОКОМОТИВОВ.....	48
ТАСС; 2020.29.07; РЖД ПЕРЕЧИСЛИЛА БОЛЕЕ 5 МЛРД РУБЛЕЙ В БЮДЖЕТЫ МОСКВЫ И ПОДМОСКОВЬЯ В I ПОЛУГОДИИ 2020 ГОДА.....	49
ТАСС; 2020.29.07; СКОРОСТНАЯ ЭЛЕКТРИЧКА СВЯЖЕТ ИВАНОВО И КИНЕШМУ.....	49
ТАСС; 2020.29.07; ВЛАСТИ ПЛАНИРУЮТ ЗАПУСТИТЬ ДВИЖЕНИЕ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ВЕТКЕ В ОЭЗ «ТОЛЬЯТТИ» В АВГУСТЕ.....	50
ТАСС; 2020.29.07; НА СТАНЦИИ ОЧАКОВО-1 КИЕВСКОГО НАПРАВЛЕНИЯ МЖД НАЧАЛАСЬ РЕКОНСТРУКЦИЯ ПЛАТФОРМ.....	50
ТАСС; 2020.29.07; МОРСКОЙ ПОРТ МАХАЧКАЛЫ ПЛАНИРУЕТ ПО ИТОГАМ ГОДА УВЕЛИЧИТЬ ОБЪЕМЫ ПЕРЕВАЛКИ ГРУЗОВ НА 15%.....	51
ТАСС; 2020.29.07; ВТОРОЙ ПАРОМ ДЛЯ САХАЛИНА СПУСТЯТ НА ВОДУ ОСЕНЬЮ 2020 ГОДА.....	51
ИНТЕРФАКС; 2020.29.07; ПЕРЕПРОФИЛИРОВАНИЕ ПОРТА ГЕЛЕНДЖИК С ГРУЗОВОГО НА ПАССАЖИРСКИЙ ЗАВЕРШИТСЯ К 2022Г – РОСМОРПОРТ.....	52

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮРИЙ КОГАЛОВ; 2020.29.07; IATA: НА ВОССТАНОВЛЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО АВИАСООБЩЕНИЯ УЙДЕТ 4 ГОДА	53
РИА НОВОСТИ; 2020.29.07; «АЭРОФЛОТ» РАССКАЗАЛ О ТРЕБОВАНИЯХ К ПРИЛЕТАЮЩИМ ИЗ-ЗА РУБЕЖА Пассажирам.....	54
РИА НОВОСТИ; 2020.29.07; S7 НАЧАЛА ПРОДАЖУ БИЛЕТОВ В ТУРЦИЮ	54
РИА НОВОСТИ; 2020.29.07; ОТКРЫТИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ С ТУРЦИЕЙ НЕ СНИЗИЛО ЦЕНЫ НА РОССИЙСКИХ КУРОРТАХ	55
РИА НОВОСТИ; 2020.29.07; АТОР ПРЕДУПРЕДИЛА О ВОЗМОЖНЫХ РИСКАХ ПРИ ПОЕЗДКЕ В ТУРЦИЮ	56
РИА НОВОСТИ; 2020.29.07; ЭКСПЕРТ ОБЪЯСНИЛ, ПОЧЕМУ АВИАКОМПАНИИ ПРОДАЮТ БИЛЕТЫ В ЗАКРЫТЫЕ СТРАНЫ.....	56
РИА НОВОСТИ; 2020.29.07; ЭКСПЕРТЫ РАССКАЗАЛИ, КУДА РОССИЙСКИЕ ТУРИСТЫ ПОЛЕТЯТ В АВГУСТЕ.....	57
ТАСС; 2020.29.07; ПРИБОРЫ ДЛЯ КОНТРОЛЯ ТЕМПЕРАТУРЫ ПРИЛЕТАЮЩИХ ИЗ РЕГИОНОВ ПассажиРОВ ПОЯВИЛИСЬ В ДОМОДЕДОВО	57
ТАСС; 2020.29.07; ИРКУТСКАЯ ОБЛАСТЬ ОЖИДАЕТ НАЧАЛА ЧАРТЕРНОЙ ПРОГРАММЫ НА БАЙКАЛ В 2021 ГОДУ.....	57
ТАСС; 2020.29.07; В ГЛАВНОМ АЭРОПОРТУ КОЛЫМЫ РЕКОНСТРУИРУЮТ СИСТЕМЫ ЭНЕРГОСНАБЖЕНИЯ	58
ТАСС; 2020.29.07; НОВАЯ ВПП И МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТЕРМИНАЛ В АЭРОПОРТУ МАХАЧКАЛЫ УВЕЛИЧАТ ПассажиРОПОТОК ВТРОЕ	59
ТАСС; 2020.29.07; ЧИСЛО АВИАРЕЙСОВ НА СЕВЕР САХАЛИНА УВЕЛИЧАТ ПОСЛЕ 1 АВГУСТА.....	59

ПУБЛИКАЦИИ

НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»; ЮЛИЯ МАКАРОВА; 2020.29.07; РЕКОРДНО БЫСТРАЯ ДОСТАВКА: РЖД ЗАПУСТИЛИ РЕГУЛЯРНОЕ КОНТЕЙНЕРНОЕ СООБЩЕНИЕ В КИТАЕМ

Первый регулярный контейнерный поезд из Китая в среду прибыл в подмосковный логистический центр «Белый Раст». Благодаря расширению пропускной способности «Российских железных дорог», доставку удалось организовать в рекордно быстрые сроки. Грузовой состав встречали **министр транспорта Евгений Дитрих** и генеральный директор РЖД Олег Белозеров.

<https://www.vesti.ru/video/2209547>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.29.07; В ПОДМОСКОВЬЕ ПРИБЫЛ ПЕРВЫЙ РЕГУЛЯРНЫЙ КОНТЕЙНЕРНЫЙ ПОЕЗД ИЗ КИТАЯ

Первый регулярный контейнерный поезд из китайского Шэньяна прибыл в транспортно-логистический центр «Белый Раст» в Московской области, сообщили в **Минтрансе**.

Это означает фактическую реализацию меморандума о создании совместного российско-китайского логистического центра в Московском регионе, отметили в министерстве. Документ был подписан в рамках встречи руководителей России и КНР в 2015 году.

Состав доставил оборудование для предприятий агропромышленного комплекса.

Министр транспорта Евгений Дитрих, чьи слова приводит пресс-служба министерства, отметил, что «Белый Раст» является одним из первых действующих логистических центров нового поколения, которые обеспечат существенное ускорение доставки и обработки грузов. «Модернизация логистической инфраструктуры - закономерный шаг в развитии отрасли. Сейчас нам необходимо формирование скоростных транспортных коридоров с регулярной маршрутной сетью, высоким уровнем развития цифровых технологий и сервиса, как для внутрироссийских, так и для экспортно-импортных и транзитных грузов», - сказал **Дитрих** в ходе торжественной церемонии.

Минтранс России совместно с регионами, инвесторами и ОАО «РЖД» начал реализацию федерального проекта «Транспортно-логистические центры», в ходе которого предполагается создать транспортно-логистические центры аналогичные «Белому Раству» от Калининградской области до Дальнего Востока. Это позволит обеспечить возрастающие потребности в доставке грузов, в том числе следующих транзитом из Китая в Европу. Федеральный проект реализуется в рамках Комплексного плана развития магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.

По словам председателя правления ОАО «РЖД» Олега Белозерова, железнодорожные перевозки из Китая в Европу продолжают расти, только в июле текущего года рост составил более 100%. «В прошлом году мы достигли исторического максимума отправки контейнеров по сети РЖД - 5 млн TEU. В этом терминале планируется обрабатывать до 700 тыс. TEU, что подчеркивает значимость площадки», - заявил Белозеров.

<https://rg.ru/2020/07/29/v-podmoskove-pribyl-pervyj-reguliarnyj-kontejnernyj-poezd-iz-kitaia.html>

ГУДОК; 2020.29.07; ПОЕЗД ПО ГРАФИКУ

В среду на подмосковный терминально-логистический центр (ТЛЦ) «Белый Раст» прибыл первый регулярный контейнерный поезд из Китая. В ходе церемонии встречи поезда ОАО «РЖД», **Министерство транспорта России**, правительство Московской области и ООО

«ТЛЦ «Белый Раст» заключили соглашение о взаимодействии в реализации на территории Московской области федерального проекта «Транспортно-логистические центры».

В церемонии встречи поезда приняли участие **министр транспорта России Евгений Дитрих**, генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров, первый **заместитель министра транспорта** и дорожной инфраструктуры Московской области Анна Кротова, заместитель руководителя Федеральной таможенной службы Андрей Струков, генеральный директор ООО «ТЛЦ «Белый Раст» Ма Юньчи и другие официальные лица.

Как рассказал «Гудку» директор по продажам ООО «ТЛЦ «Белый Раст» Ли Цин, первый поезд, состоящий из 41 40-футового контейнера с оборудованием для предприятий агропромышленного комплекса, отправился из города Шэньян (провинция Ляонин, Северо-Восточный Китай) 14 июля. Он проследовал по территории Китая и Монголии, после чего въехал на территорию России через погранпереход на станции Наушки. Поезд прибыл на ТЛЦ «Белый Раст» 29 июля. В будущем планируется сделать маршрут еженедельным.

Как в ходе церемонии встречи поезда рассказал Олег Белозёров, состав преодолел расстояние от пограничной станции Наушки до ТЛЦ «Белый Раст» за 4,5 суток. Средняя скорость движения по территории России составила 1,3 тыс. км/сут.

«Это событие – результат совместной работы РЖД, **Министерства транспорта**, Федеральной таможенной службы, правительства Московской области и наших китайских партнёров – Группы компаний «Ляонин Порт», – отметил Олег Белозёров. – Железнодорожные перевозки из Китая в Европу продолжают расти: только в июле текущего года рост составил более чем 100%. В прошлом году мы достигли исторического максимума отправки контейнеров по сети РЖД – 5 млн TEU (ДФЭ, 20-футовый эквивалент). На этом терминале планируется обрабатывать до 700 тыс. контейнеров, что подчёркивает значимость площадки».

Как заявил **министр транспорта России Евгений Дитрих**, ведомство совместно с регионами, инвесторами и ОАО «РЖД» реализует федеральный проект «Транспортно-логистические центры» (входит в **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** на период до 2024 года. – Ред.). Проект предполагает создание узловых мультимодальных (работающих с разными способами перемещения грузов) ТЛЦ, которые будут объединены в опорную сеть по всей стране. Это позволит организовать регулярное и скоростное движение грузов между регионами России и соседними странами. По итогам реализации проекта транзитный контейнеропоток РФ должен вырасти до 2 млн TEU, а время перевозки контейнеров с Дальнего Востока до западной границы РФ к 2024 году составит неделю.

По словам **Евгения Дитриха**, до 2024 года от Калининградской области до Дальнего Востока будут созданы аналогичные «Белому Расту» транспортно-логистические центры, а создание опорной сети ТЛЦ позволит обеспечить возрастающие потребности в доставке грузов, в том числе следующих транзитом из Китая в Европу.

В опорную сеть планируется включить транспортно-логистические центры в Свердловской, Калининградской и Нижегородской областях, на Дальнем Востоке и в других регионах России. Всего планируется сформировать 19 опорных узлов.

В ходе церемонии встречи поезда ОАО «РЖД», **Министерство транспорта России**, правительство Московской области и ООО «ТЛЦ «Белый Раст» заключили соглашение о взаимодействии в реализации на территории Московской области федерального проекта «Транспортно-логистические центры».

Напомним, в конце прошлого года из ТЛЦ «Белый Раст» была осуществлена первая отправка тестового поезда на ТЛЦ «Евросиб-Терминал – Новосибирск». В июне этого года из подмосковного ТЛЦ отправился первый экспортный контейнерный поезд в Китай.

Во втором полугодии 2020 года ТЛЦ «Белый Раст» планирует принять и обработать до 455 контейнерных поездов, или порядка 45,5 тыс. TEU.

<https://gudok.ru/content/freighttrans/1529507/>

ИНТЕРФАКС; 2020.29.07; ГЛАВА МИНКОМСВЯЗИ ШАДАЕВ И РЕКТОР ВШЭ КУЗЬМИНОВ ВОШЛИ В СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ «АЭРОФЛОТА»

Акционеры «Аэрофлота» на годовом собрании, прошедшем в заочной форме в понедельник, утвердили новый состав совета директоров. Новыми членами совета стали глава Минкомсвязи РФ Максуд Шадаев и ректор Высшей школы экономики Ярослав Кузьминов (в качестве независимого), следует из сообщения компании.

Кроме того, в совет вернулся гендиректор лизинговой «дочки» «Ростеха» «Авиакапитал-сервис» Роман Пахомов, который покинул его в прошлом году.

Покинули совет вице-губернатор Санкт-Петербурга, бывший министр транспорта РФ Максим Соколов, советник Международного конгресса промышленников и предпринимателей, экс-глава Минвостокразвития Александр Галушка и гендиректор ООО «Арида» Василий Сидоров (был независимым директором). В этом году они не были номинированы в совет «Аэрофлота».

Еще одним кандидатом в новый состав, помимо Шадаева и Кузьминова, был американский инвестбанкир, в прошлом вице-президент по финансам Роснефти Питер О'Брайен, но он набрал меньше всех голосов на собрании.

В остальном состав совета не изменился, в него переизбрались: **министр транспорта Евгений Дитрих** (возглавлял предыдущий состав), гендиректор ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» Михаил Полубояринов, гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев, глава «Ростеха» Сергей Чемезов, гендиректор ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» Юрий Слюсарь, заместитель мэра Москвы Максим Ликсутов, спецпредставитель **президента РФ** по цифровому развитию, директор направления «Молодые профессионалы» Агентства стратегических инициатив Дмитрий Песков и управляющий директор ООО «Ренессанс Брокер» Игорь Каменской (независимый).

<https://tourism.interfax.ru/ru/news/articles/72393>

РИА НОВОСТИ; 2020.29.07; ХУСНУЛЛИН СООБЩИЛ О ВЫДЕЛЕНИИ 136 МЛРД РУБ НА РЕМОНТ ОСНОВНЫХ ДОРОГ КРЫМА

Ведущие дороги полуострова будут капитально реконструированы, на это в обновленной федерально-целевой программе развития Крыма до 2024 года выделяется 136 миллиардов рублей, сообщил журналистам **вице-премьер** правительства России **Марат Хуснуллин**.

«В новой Федеральной целевой программе 136 миллиардов рублей выделено на новое транспортное строительство. Сегодня с Сергеем Валерьевичем (Аксёновым, глава Крыма, – ред) по каждому объекту прошли, посмотрели срок реализации, очередность, стоимость, посмотрели какие технические задания. Договорились, в течение одного месяца этот вопрос доработают, составят новый вариант программы, и приступим к немедленному проектированию и строительству», – сообщил **Хуснуллин**.

Глава Крыма уточнил, какие дороги республики будут реконструированы и вошли в перечень подлежащих ремонту. Это дорога от села Перевальное (Симферопольский район) до города Алушта, дорога по южному берегу Крыма от Алушты до Ялты, дорога через горный перевал от города Белогорск к селу Приветное. Будет проведена реконструкция горной дороги через плато Ай-Петри от Бахчисарая до Ялты, а также

построена новая объездная дорога Симферополя с юга – для выезда транспорта на южное побережье с трассы «Таврида» без заезда в столицу Крыма.

Федеральная целевая программа Республики Крым, как сообщил ранее **Хуснуллин**, продлена до 2024 года. Крым и Севастополь дополнительно суммарно получают по программе 300 миллиардов рублей, из них 215 миллиардов – республика Крым.

<https://realty.ria.ru/20200728/1575065870.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.29.07; ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ ПОДВЕДУТ К АЭРОПОРТУ СИМФЕРОПОЛЯ

Вице-премьер РФ Марат Хуснуллин поручил реализовать проект строительства железнодорожной ветки к аэропорту Симферополя от дороги, соединяющей столицу республики и Севастополь.

Ранее **президент России Владимир Путин** поручил правительству совместно с властями Крыма и Севастополя подготовить предложения по архитектурно-строительному проектированию и строительству электрифицированных железных дорог. В одном из поручений речь шла о железной дороге, соединяющей международный аэропорт Симферополя с путями «Крымской железной дороги».

«Сегодня с Сергеем Валерьевичем (Аксеновым, главой Крыма – ред.) еще один вопрос обсудили – возможность захода железной дороги в аэропорт Симферополя. С учетом роста пассажиров в аэропорту надо все-таки железную дорогу подводить к аэропорту. Такое поручение я сегодня тоже дал», – сказал **Хуснуллин** журналистам.

Глава Крыма Сергей Аксенов ранее сообщил, что власти Крыма и Севастополя предлагают совместно реализовать проект строительства ветки к аэропорту Симферополя от железной дороги, соединяющей столицу республики и Севастополь.

<https://realty.ria.ru/20200728/1575063911.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/9070453>

ТАСС; 2020.29.07; ВЛАСТИ ВОРОНЕЖА СЭКОНОМЯТ БОЛЕЕ 450 МЛН РУБЛЕЙ ПРИ ЗАКУПКЕ 62 АВТОБУСОВ ПО НАЦПРОЕКТУ

Власти Воронежа до конца 2020 года закупают с помощью льготной программы обновления пассажирского транспорта по **нацпроекту** «Безопасные и качественные дороги» 62 автобуса. Участие в программе позволит городу сэкономить на закупке более 450 млн рублей, сообщила **пресс-служба** администрации Воронежа.

«До конца года для Воронежа на условиях льготного лизинга будет закуплено 62 современных автобуса большой вместимости. <...> Воронеж вошел в федеральную программу льготного обновления транспорта по национальному проекту **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, поэтому автобусы с ценой почти в миллиард рублей обойдутся Воронежу в 499,4 млн рублей», – говорится в сообщении.

По данным **пресс-службы**, ранее был объявлен открытый конкурс на оказание услуг по финансовой аренде (лизингу) 62 автобусов с начальной максимальной ценой контракта в 958,7 млн рублей на пять лет. По итогам конкурса победителем признана ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания». Участие в льготной программе **нацпроекта** предполагает, что средства на закупку пассажирских автобусов поступят и из федерального бюджета.

В апреле президент России Владимир Путин в режиме видеоконференции связался с губернатором Воронежской области Александром Гусевым, который попросил поддержки федерального центра в развитии пассажирского транспорта. Президент поручил министру транспорта Евгению Дитриху разработать меры по более быстрому развитию пассажирского транспорта в регионе. Дитрих сообщил, что в Воронежскую агломерацию планируется до конца года поставить 56 автобусов, в том числе по национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» с привлечением финансирования ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания». Позже поставку низкопольных автобусов по лизингу в Воронежскую агломерацию увеличили до 62 единиц.

Воронежская агломерация создана вокруг города Воронежа, она насчитывает около 1,3 млн жителей, что составляет свыше 56% населения региона, в нее входят город Нововоронеж, а также Рамонский, Новоусманский, Семилукский, Каширский и некоторые другие районы. Воронежская агломерация является крупнейшей в Центральном федеральном округе после Московской агломерации.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/9080635>

На ту же тему:

<https://vestivrn.ru/news/2020/07/29/voronezh-sekonomit-polmilliarda-na-zakupke-avtobusov-po-programme-mintransa/>

НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»; 2020.29.07; МИШУСТИН ПОРУЧИЛ ПОДГОТОВИТЬ ПРЕДЛОЖЕНИЕ В НАЦПРОЕКТ ПО РАЗВИТИЮ ТУРИЗМА

Национальные цели развития страны нужно учесть в инвестиционных планах государственных и частных компаний – так считает Михаил Мишустин. Об этом премьер заявил на встрече с главой Агентства стратегических инициатив Светланой Чупшевой. Мишустин отметил, что агентство очень активно работает с бизнесом по всей стране, в том числе – в период пандемии.

<https://www.vesti.ru/video/2209502>

ВЕСТИ-МОСКВА; АННА БАЛАН; 2020.29.07; СПЕЦФЛОТ МОСКВЫ: КАК РАБОТАЮТ РЕЧНЫЕ ДВОРНИКИ

Они следят за чистотой водной артерии Москвы, предотвращают экологические катастрофы и иногда спасают жизни – речь о коммунальном флоте столицы, который ежедневно выходит на дежурство, начиная с ранней весны и заканчивая поздней осенью.

<https://www.vesti.ru/video/2209537>

НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»; ДМИТРИЙ МАКАРОВ; 2020.29.07; ПЯТЬ ЛЕТ НА СООТВЕТСТВИЕ БЕЗОПАСНОСТИ: В ЯКУТИИ ЗАВЕРШЕН РЕМОНТ ТРАССЫ «ЛЕНА»

В Якутии завершается капитальный ремонт трассы «Лена». Теперь она соответствует всем стандартам безопасности. За последние пять лет на ремонт было потрачено свыше 20 миллиардов рублей. Главный результат – более тысячи километров приведены в нормативное состояние.

<https://www.vesti.ru/video/2209504>

НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»; 2020.29.07; РУДЕНЯ ПОПРОСИЛ УСИЛИТЬ КАМПАНИЮ ПО ПРОФИЛАКТИКЕ ДЕТСКОГО ТРАВМАТИЗМА

Коронавирус сломал отпускные планы во многих семьях. Региональные мероприятия по профилактике проводились заранее, сообщил губернатор Тверской области Игорь Руденя, однако меры оказались недостаточными.

<https://www.vesti.ru/video/2209539>

НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»; АЛЕКСАНДРА СУВОРОВА; 2020.29.07; ДАЙДЖЕСТ НОВОСТЕЙ. ПОЕДЕМ-ПОЛЕТИМ: 100-ПРОЦЕНТНАЯ ТРЕЗВОСТЬ И НЕБЕСНЫЙ ПЕССИМИЗМ

В ожидании пассажиропотока: мрачные перспективы мировой авиации. Алкотестер, внедренный в замок: когда автомобиль умнее человека. Также в выпуске экономических новостей: новшества в отчетности «Газпрома» и инвестиции Сбербанка.

<https://www.vesti.ru/video/2209567>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.30.07; ОТДАТЬ ПОРТОВЫ; НЕРЕШИТЕЛЬНЫХ ИНВЕСТОРОВ ИСКЛЮЧАТ ИЗ ИНФРАСТРУКТУРНОГО НАЦПРОЕКТА

Власти собираются исключить из комплексного плана магистральной инфраструктуры (КПМИ) портовые проекты, инвесторы которых многократно нарушали сроки ввода или не подтверждают заявленные инвестиции. Речь идет о проектах общей мощностью 34,5 млн тонн. **Минтранс** уже готовит законопроект, где, по данным “Ъ”, инвесторов могут обязать предоставлять банковские гарантии, поручительства, а также отчитываться о ходе реализации проектов. Инвесторы же считают, что тогда необходима паритетная ответственность со стороны государства. По мнению экспертов, новый механизм поможет отсеять неэффективные проекты.

Проекты по строительству портов, по которым инвесторы не подтвердили изначальные планы по срокам ввода и объемам финансирования или неоднократно нарушали их, могут быть исключены из **КПМИ**. Это следует из протокола правкомиссии по транспорту под председательством первого вице-преьера **Андрея Белоусова** от 21 июля (есть у “Ъ”). Альтернативой исключению может стать сдвиг ввода железнодорожной и автодорожной инфраструктуры в направлении портов, которая строится за счет государства.

21 июля **пресс-служба** правительства сообщила, что на совещании **глава Минтранса Евгений Дитрих** рассказал о подготовке изменений в законодательство, которые будут регулировать обязательства отраслевых инвесторов в рамках закона о морских портах. По итогам совещания **Андрей Белоусов** поручил **Минтрансу** доработать механизм взаимодействия государства с инвесторами.

Как следует из протокола, показатели **КПМИ** по приросту мощностей морских портов в 2019 году не были выполнены на 27% (9,5 млн тонн).

На конец 2019 года в паспорт проекта входило порядка 40 мероприятий. По данным **Минтранса**, сейчас инвесторы не подтверждают планы по строительству до 2024 года целого ряда объектов: многофункционального района портов Поронайск, Шахтерск, Посьет, комплекса для перегрузки глинозема в бухте Ванино, терминала для перевалки СУГ в Ванино на северном берегу бухты Мучки и др. В общей сложности речь идет о портах мощностью 34,5 млн тонн. К середине августа **Минтранс** должен актуализировать планы инвесторов по срокам ввода и объектам финансирования, после чего будут представлены предложения о дальнейшей работе с проблемными проектами.

В аппарате господина Белоусова и в компаниях тему не комментировали. В Минтрансе “Ъ” сообщили, что законопроект подготовлен и в ближайшее время будет размещен для обсуждения на regulation.gov.ru.

Источник “Ъ”, знакомый с ситуацией, говорит, что на правкомиссии обсуждалась возможность включать в соглашения с ФГУП «Росморпорт» требования к инвесторам предоставлять банковские гарантии, поручительства, залоги и т. д., а также отчитываться о ходе исполнения соглашений. Это заставит инвесторов внимательнее относиться к заявленным проектам и тщательнее прорабатывать грузовую базу, считает собеседник “Ъ”. Кроме того, КПМИ очистится от проектов, претендующих на одну и ту же потенциальную грузовую базу, добавляет он.

Источник “Ъ” в отрасли считает, что, накладывая дополнительные обязательства на инвесторов, необходимо обеспечить аналогичную ответственность и гарантии со стороны госструктур и компаний.

Разумно, полагает он, сделать правила игры равными и для бизнеса, и для государства, а также предусмотреть механизм корректировки планов при согласии сторон. В противном случае заинтересованность бизнеса в реализации проектов развития портовой инфраструктуры снизится, добавляет он. Другой собеседник “Ъ” указывает, что есть проекты, где инвестор выполнил свои обязательства, а государство – нет, и один из примеров – нереализовавшиеся обещания ОАО РЖД на Восточном полигоне. Есть инвестиционно-подрядная модель, концессия, зачем придумывать новые гарантии, рассуждает еще один собеседник “Ъ”.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров считает, что КПМИ должен быть очищен от нежизнеспособных проектов, по которым у инвесторов нет подтвержденных источников финансирования. Новые обязательства могут стать дополнительной нагрузкой на инвестора, допускает эксперт, но доля этих расходов в общей стоимости активно реализуемого проекта будет незначительной. Для проектов с неочевидным экономическим эффектом предоставление такой гарантии и станет подтверждением готовности инвестора реализовывать проект, говорит он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4434612>

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ИЛЬЯ УСОВ; 2020.30.07; В АВТОБУСЫ НАБИЛИСЬ ТРИЛЛИОНЫ; ОБНОВЛЕНИЕ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА В РЕГИОНАХ БУДЕТ ДОЛГИМ И ДОРОГИМ

Как выяснил “Ъ”, комплексная программа модернизации пассажирского транспорта до 2030 года обойдется в 5,1 трлн руб. В ее рамках планируется обновить 75% автобусов и до 25% парка электротранспорта в 104 городах. Регионы перейдут на регулируемые тарифы и брутто-контракты на перевозку, которые будут частично субсидироваться. Федеральный бюджет может направить на эти цели 750 млрд руб., но распределение этих средств сейчас вызывает активные споры.

“Ъ” ознакомился с параметрами проекта программы модернизации пассажирского транспорта, разработанной Минтрансом совместно с ВЭБ.РФ по поручению президента. До 2030 года она охватит 104 городских агломерации – в них, в частности, будут обновлены 75% автобусов и до 25% парка городского электротранспорта.

Согласно документу, стоимость проездного на 30 суток не будет превышать 7% от среднемесячного душевого дохода в конкретном регионе (2,46 тыс. руб. в среднем по стране, исходя из данных Росстата за 2019 год). Схема оплаты проезда изменится: пассажир будет платить не за вход в салон, а за использование всей системы. Тарифы будут регулируемы. Маршруты пересмотрят, а перевозчики перейдут на брутто-контракты (с гарантированной платой за перевозку). Какие именно регионы войдут в программу, из документа неясно. В Минтрансе говорят, что отбор пройдет после утверждения программы.

Источник “Ъ” рассказывает, что пилотными регионами будут Новосибирск, Екатеринбург, Самара, Челябинск, Казань, Нижний Новгород, Тверь, Волгоград, Воронеж и Пермь.

Общий бюджет программы до 2030 года составит 5,1 трлн руб., в том числе 2,9 трлн руб. планируется собрать в виде платы за проезд. Еще 1,1 трлн руб. должны найтись в бюджете регионов, 750 млрд руб. – в федеральном бюджете, 370 млрд руб. – внебюджетные инвестиции. В итоге за счет программы бюджеты всех уровней могут получить не менее 1 трлн руб. допдоходов и более 3,3 трлн руб. валовой добавленной стоимости за 25 лет.

Из федерального бюджета 365 млрд руб. пойдет на субсидирование платежей по брутто-контрактам, авансовых платежей по лизингу и платы концедента в рамках концессий, еще 300 млрд руб. – на капитальные гранты для проектов по электротранспорту. Кроме того, 50 млрд руб. пойдут на взносы в уставный капитал ВЭБ.РФ и ГТЛК на выполнение функций «гарантирующего» лизингодателя. ВЭБ также получит 35 млрд руб. на контроль разработки и реализации городских программ и проектное финансирование.

Предполагается, что регионы будут выбирать лизингодателя новой техники на конкурсе, а «гарантирующий лизингодатель» понадобится в городах с низкой инвестиционной привлекательностью – он сможет предлагать льготные условия благодаря полученным госсубсидиям.

Но такое привилегированное положение ВЭБ.РФ и ГТЛК не нравится Сбербанку и ВТБ. Регионы в первую очередь будут пытаться получить льготные условия, в том числе откладывая реализацию программ, если льготное финансирование в текущем году закончилось, говорит гендиректор «Сбербанк Лизинг» Вячеслав Спиров. Чем больше конкуренция на конкурсе, тем выгоднее условия лизинга, подчеркивает гендиректор «ВТБ Лизинга» Дмитрий Ивантер. В компании предлагают использовать только один механизм поддержки – субсидирование договоров лизинга.

В **Минтрансе** назвали параметры программы актуальными, уточнив, что проект проходит согласование, в частности, с Минфином. В Минфине “Ъ” уточнили, что в процессе проработки также участвует ряд субъектов РФ. В ВЭБе добавляют: параллельно программа обсуждается с крупнейшими банками, участие которых в ней предусмотрено.

Спрос на продукцию отечественного машиностроения в документе оценивается в свыше 50 тыс. штук.

В **Минтрансе** “Ъ” сказали, что ориентировочная потребность в замене парка составляет 2,5 тыс. трамваев, 2,5 тыс. троллейбусов и 33 тыс. автобусов.

Вице-президент группы ГАЗ Елена Матвеева отмечает, что, имея долгосрочный гарантированный заказ, производители смогут инвестировать в совершенствование модельного ряда. Регионы же смогут обновлять парк, ориентируясь не на остаток средств в местном бюджете, а на планы развития маршрутной сети и городской застройки.

Дмитрий Бабанский из SBS Consulting говорит, что в мире подобные программы традиционно являлись одним из драйверов развития машиностроения. В РФ есть значительный отложенный спрос на городской транспорт: из 417 тыс. автобусов более 40% уже нужно менять, а до 2030 года устареет более 80% текущего парка. Более 57% подвижного состава трамваев старше 25 лет, сказали “Ъ” в ПК «Транспортные системы», при этом более чем на 90% изношена и требует срочной реконструкции инфраструктура наземного городского электрического транспорта: рельсы, контактные сети, дороги, остановки и прочее. В компании говорят, что помимо обеспечения спроса, необходимо мотивировать производителей совершенствовать существующие модели, указывая в условиях проводимых конкурсов на закупку техники новые стандарты и требования к современным транспортным средствам. Вице-президент СТМ (группа «Синара») Юрий Осинцев подчеркивает, что программа нацелена на 104 агломерации, а не города, и, помимо модернизации транспорта в самих городах, предполагает схему оптимального передвижения в города-спутники. В компании ждут роста спроса на низкопольный

трамвай. Господин Осинцев подчеркивает, что программу «можно и нужно» реализовывать с применением ГЧП, приводя в пример Петербург, где реализовано первое в стране концессионное соглашение по трамваю, а также говорит, что стратегия долгосрочного сотрудничества обеспечит загрузку мощностей производителей подвижного состава и регулярную модернизацию продукции.

<https://www.kommersant.ru/doc/4434575>

КОММЕРСАНТЪ FM; ГРИГОРИЙ КОЛГАНОВ; 2020.29.07; РОССИЯНЕ ВЫСМАТРИВАЮТ СТРАНЫ В СПИСКЕ; КАКИЕ ГОСУДАРСТВА МОГУТ ОТКРЫТЬ ГРАНИЦЫ ДЛЯ ТУРИСТОВ

После Великобритании, Турции и Танзании россиянам могут разрешить полеты в Арабские Эмираты, Венгрию и на Мальдивы. Такими прогнозами делятся СМИ. Ожидается, что в скором времени власти также восстановят авиасообщение с Южной Кореей и Кубой. В МИД эту информацию пока не прокомментировали, но отметили, что планируют расширить список доступных для российских туристов стран. Готовы ли государства из озвученного журналистами перечня принять россиян? И на каких условиях? Тему продолжают Григорий Колганов и Лилия Галявиева.

Новость о том, что с 1 августа россиян начнут выпускать в Великобританию, Турцию и Танзанию в Сети встретили неоднозначно. Только одна из этих трех стран по-настоящему пользуется популярностью в летний сезон, и туристы замерли в ожидании нового дополненного списка. По версии одних СМИ, следующим кандидатом на открытие границ может стать Южная Корея. Но буквально на прошлой неделе в стране впервые с начала апреля зафиксировала больше сотни новых случаев заражения коронавирусом, так что этот вариант, судя по всему, пока под вопросом.

Другое дело Арабские Эмираты – на сайте «Аэрофлота» даже можно купить билеты из Москвы в Дубай с пересадкой в Праге, Лондоне или Париже. Правда, туристы сообщают, что рейсы постоянно переносят. Как бы то ни было, в стране постепенно снимают ограничения и уже пускают туристов, говорит местный житель Алексей: «Есть масочный режим, в барах, например, нельзя толпиться у стойки, заказывать алкоголь – только за столиками. В Абу-Даби правила чуть жестче, допустим, там до сих пор не во всех отелях разрешены посещения бассейнов. Чтобы попасть на борт самолета, нужно сдать анализ на COVID-19, и по прилете здесь еще делают анализ. Если он положительный, вас запрут на карантине за ваш счет». При этом последний ПЦР-тест нужно сделать максимум за четыре дня до прибытия в Эмираты, а страховые компании пребывание на карантине не покрывают.

Те, кому это не подходит, могут обратить внимание на Венгрию. Власти страны разделили все государства на три группы. Красная – въезд запрещен, зеленая – разрешен без ограничений, желтая – требуются документы, подтверждающие отсутствие COVID-19. Россия входит как раз в последнюю категорию, рассказала “Ъ FM” местная журналистка Мария Бахарева: «Человек может въехать в Венгрию, только пройдя медицинский осмотр на въезде в страну. Если врачу кажется, что у человека есть симптомы коронавируса, въезд запрещается в принципе. Если никаких симптомов нет, человек должен провести 14 дней на карантине. Последнего можно избежать, если предоставить на въезде результаты двух ПЦР-тестов, которые должны быть не старше пяти дней, между ними должно быть не менее 48 часов. Кроме того, можно показать справку, что в течение полугода ты переболел коронавирусом и полностью восстановился».

В Венгрии также пока сохраняются некоторые карантинные меры, например, нужно соблюдать масочный режим в транспорте и закрытых помещениях, за исключением заведений общепита. В некоторых странах, которые потенциально могут открыться для россиян в ближайшие недели, ограничений не осталось совсем, например, в Абхазии. Роспотребнадзор положительно оценил обстановку на местных курортах, но власти, тем

не менее, продлили запрет на въезд россиян до 4 августа. И пока отельеры готовят номера для туристов, врачи советуют иностранцам воздержаться от поездок в Абхазию, говорит редактор издания «Нужная газета» Изида Чания:

«Открыты все общественные места – театры, рестораны, кафе. В масках у нас никто не ходит. Предприниматели настаивают на открытии границы и мотивируют это тем, что в Абхазии нет COVID-19. Но опасения медиков, которые в принципе не настроены на открытие границ, можно понять, потому что на сегодняшний день технически оснащенных мест в больницах Абхазии только 100.

И, конечно, если случится эпидемия, Абхазия вряд ли сможет с ней справиться».

На Мальдивах уже в субботу возобновят работу гостевые дома и отели. Туристам необходимо забронировать жилье на весь период отдыха, перемещаться между гостиницами запрещено. Предъявлять справки об отсутствии COVID-19 на границе не нужно, но придется пройти осмотр. Пассажиров с признаками простуды и их попутчиков заставят сделать тест за свой счет и отправят на двухнедельный карантин.

После новостей о частичном открытии границ в **Росавиации** напомнили о правилах, которые должны выполнить все граждане по возвращении домой. Во время регистрации на обратный рейс нужно заполнить форму на портале госуслуг и в течение трех дней разместить там результаты тестирования на коронавирус.

<https://www.kommersant.ru/doc/4434197>

ИЗВЕСТИЯ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.30.07; ПО – ЛЕТАЕМ: АВИАКОМПАНИИ ХОТЯТ ПЕРЕВЕСТИ НА ОТЕЧЕСТВЕННУЮ СИСТЕМУ БРОНИРОВАНИЯ; И УВЯЗАТЬ ЭТО С ПРЕДОСТАВЛЕНИЕМ ИМ ГОСПОДДЕРЖКИ

Российские авиакомпании предложили перевести на отечественную систему бронирования – этот вопрос лоббирует «Ростех», который и разрабатывает продукт. Госкорпорация обратилась к президенту с просьбой поручить правительству стимулировать перевозчиков к такому решению (письмо есть у «Известий»). Крупнейшие авиакомпании существующие отечественные системы не устраивают по функционалу, и сегодня они работают с западными Sabre и Amadeus. Иностранные поставщики к ноябрю следующего года должны завершить перенос в РФ баз данных о внутренних перелетах. Чтобы мотивировать авиакомпании перейти на отечественное ПО, «Ростех» предлагает увязать это с предоставлением им господдержки. Эксперты считают, что для привлечения крупных клиентов российским разработчикам нужно создать систему, способную конкурировать на международном рынке.

Миграция данных

В июле 2019 года правительство РФ выпустило постановление, согласно которому к 31 октября 2021 года авиакомпании будут иметь право работать только с теми поставщиками систем бронирования, которые хранят и обрабатывают информацию о внутрироссийских перевозках – пассажирах, тарифах и сборах – на территории РФ. В кабмине аргументировали меру необходимостью обеспечить конфиденциальность данных и предотвратить акты незаконного вмешательства на транспорте.

Сегодня «Аэрофлот» работает с системой бронирования американской Sabre, S7 и «Уральские авиалинии» – с европейской Amadeus. Российскую Leonardo, разработанную компанией «Сирена-Трэвел», используют UTair и несколько небольших отечественных перевозчиков. Авиакомпания «Азимут» работает с Национальной системой бронирования (НСБ) «Ростеха», который вместе с Внуково владеет компанией ТАИС – создателем НСБ. Ранее в «Аэрофлоте» заявляли, что Sabre за свои средства перенесет данные и процессинг в Россию. В Amadeus ничего не говорили о таких намерениях.

Система X

Глава госкорпорации «Ростех» Сергей Чемезов 29 июня направил **президенту России Владимиру Путину** письмо (есть у «Известий»), в котором предложил поручить правительству РФ «рассмотреть возможность перехода ведущих российских авиакомпаний («Аэрофлот», S7) на отечественные информационные системы в рамках проекта ООО «РТ-Транском».

Предприятие «РТ-Транском» создано «Ростехом» для эксплуатации на территории РФ единой системы взаиморасчетов. Перед компанией стоит задача создания в стране современного и защищенного дата-центра, «а также осуществление переноса данных ведущих российских авиакомпаний, прежде всего ПАО «Аэрофлот» и S7, с импортного на отечественное ПО», говорится в обращении. В рамках проекта структуры госкорпорации установили партнерские отношения с «Сиреной-Трэвел» и «Транспортной клиринговой палатой» (ТКП), указано в письме, но подробности не раскрываются.

Глава «Ростеха» подчеркивает, что требования пока еще не выполнили ведущие российские авиакомпании. «Аэрофлот» объявил о создании совместного предприятия с компанией Sabre, однако существуют обоснованные сомнения в возможности исполнения указанного постановления правительства в требуемый срок в подобном формате», – говорится в письме.

Сергей Чемезов предлагает увязать предоставление авиакомпаниям господдержки с переходом на использование отечественных программных продуктов.

«Авиакомпаниям, использующим <...> иностранные системы, ООО «РТ-Транском» могут быть предложены значительные скидки (50% от текущих платежей иностранным поставщикам за год), бесплатная установка программного обеспечения и отсрочка платежей на один год с момента начала его эксплуатации, – сказано в обращении. – Данные меры поддержки целесообразно синхронизировать с планами оказания помощи российским авиаперевозчикам».

На письме стоит виза **Владимира Путина**. Президент переадресовывает его председателю правительства **Михаилу Мишустину** с формулировкой: «Рассмотреть и поддержать».

В «Ростехе», «Сирене-Трэвел» и ТКП на момент публикации не ответили на запросы.

Источник «Известий» в одной из российских авиакомпаний рассказал, что в июле в **Минтрансе** проходило совещание, на котором обсуждалась инициатива «Ростеха».

– Нам говорят, что новый продукт еще не разработан. На базе «РТ-Транском» создан проектный офис, в котором сотрудники «Ростеха» работают совместно с сотрудниками «Сирены-Трэвел», – говорит он.

Поэтапный переход

В **Минтрансе** сказали «Известиям», что совместно с ведущими российскими авиакомпаниями продолжают работу по защите национального суверенитета над информационными потоками в сфере гражданской авиации.

– Функционал отечественных компонентов автоматизированных систем оформления воздушных перевозок за последнее время существенно улучшился. Однако он еще не в полной мере отвечает потребностям ведущих российских авиакомпаний, включая обеспечение возможности работы в глобальных альянсах, – отметили в **Минтрансе**.

В ведомстве добавили, что переход авиакомпаний на российские системы оформления воздушных перевозок запланирован поэтапно, чтобы исключить риски нарушения бизнес-процессов, что особенно важно в условиях существенного снижения объемов перевозок.

«Известия» запросили крупнейшие отечественные авиакомпании.

В S7 ответили, что готовы перейти на российскую систему бронирования, но только при наличии необходимого для компании функционала и его эффективности.

– S7 – участник международного альянса Oneworld, что накладывает на авиакомпанию и ее систему PSS определенные требования. Данным требованиям система PSS «Сирены» не соответствует. Также S7 использует модель управления доходностью маршрутной сети

по полному маршруту, которую не поддерживает PSS «Сирены» в ее текущем виде, – сказали «Известиям» в авиакомпании.

В S7 открыты для диалога с «Ростехом», готовы рассмотреть продукт и коммерческие условия, но пока не получали предложения и не знакомы с технико-тактическими характеристиками и коммерческой моделью системы.

В авиакомпании говорят, что, исходя из оценки объемов продаж 2019 года, переход на российскую систему бронирования приведет к потере перевозчиками суммы, которая измеряется в миллиардах рублей. Amadeus предложил несколько вариантов реализации требований постановления, стороны выбрали два основных и подписали меморандум о сотрудничестве.

– S7 занимает активную позицию в проработке способов решения поставленной правительством задачи и оказывает необходимую консультационную помощь партнеру. Мы находимся в постоянном контакте, – добавили в авиакомпании.

Источник «Известий» в одной из компаний – поставщиков иностранных программных решений утверждает, что создание дата-центров в России с хранилищем данных и их обработкой стоит около \$150–200 млн.

В Amadeus не комментируют ситуацию. В Sabre сказали, что следят за изменениями на региональных рынках. Действующие проекты с клиентами компания не комментирует.

Проблемы окупаемости

Главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Федор Борисов считает, что окупить вложения в новую российскую систему бронирования только на внутреннем, относительно небольшом рынке перевозок будет сложно.

– Задача – создать продукт, который будет конкурентоспособным в мире и который можно будет продать не только российским, но и зарубежным авиакомпаниям. Создание такой системы также будет стимулировать перенос данных в РФ иностранными поставщиками, которые не заинтересованы в появлении глобального конкурента, – добавил эксперт.

Получение клиентов в лице крупнейших российских авиакомпаний сделает реалистичным возврат средств, которые будут вложены в разработку российской системы бронирования, полагает **исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев**.

– Нельзя также исключать, что и после переноса Sabre данных в Россию «Ростех» продолжит попытки подключить к своей системе «Аэрофлот», – отметил он.

По мнению эксперта, с позиции авиакомпаний, использующих системы бронирования как средство для получения выручки, перенос данных в Россию не имеет смысла. Он несет в себе риски по сравнению с действующими системами и стоит существенных вложений.

– Но нельзя забывать об ухудшении внешнеполитических отношений России с США и странами ЕС. С учетом того, что признаков их улучшения не наблюдается, задача физического переноса на территорию РФ остается актуальной, – добавил он.

Олег Пантелеев добавил, что преимущество международных поставщиков – в эффекте масштаба: они получают доходы от продажи своих систем крупнейшим мировым авиакомпаниям и имеют возможность инвестировать колоссальные средства в развитие продукта. Российские разработчики, по его мнению, в состоянии создать альтернативный продукт, вопрос в том, сколько времени потребуется на то, чтобы он соответствовал требованиям авиакомпаний, а также на сопряжение с международными распределительными системами и тестирование работоспособности.

<https://iz.ru/1041082/german-kostrinskii/po-letaem-aviakompanii-khotiat-perevesti-na-otechestvennuiu-sistemu-bronirovaniia>

РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО, ЕЛЕНА СУХОРУКОВА; 2020.29.07; «АЭРОФЛОТ» СОКРАТИЛ ЧИСЛО РЕЙСОВ В ЛОНДОН ИЗ-ЗА

НИЗКОГО СПРОСА; «АЭРОФЛОТ» СОКРАТИЛ ЧИСЛО РЕГУЛЯРНЫХ РЕЙСОВ В ВЕЛИКОБРИТАНИЮ: ДО ПАНДЕМИИ ИХ БЫЛО ДО ПЯТИ В ДЕНЬ, А ПОСЛЕ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ ПОЛЕТОВ СТАЛО НЕ БОЛЕЕ ДВУХ. ПРИЧИНА – В НИЗКОМ СПРОСЕ, В ТОМ ЧИСЛЕ ИЗ-ЗА 14-ДНЕВНОГО КАРАНТИНА В ЛОНДОНЕ

Авиакомпания «Аэрофлот», которая с 1 августа возобновляет полеты в Великобританию и Турцию, значительно сократила число регулярных рейсов из Москвы в Лондон по сравнению с периодом до пандемии коронавируса. Если ранее компания выполняла до пяти таких полетов в день, то сейчас их количество снизилось до одного-двух, следует из информации на сайте перевозчика.

Это связано с незначительным спросом из-за отсутствия «нормального транзита» в Великобритании и с 14-дневным карантином для россиян по прилете в Лондон, сказал РБК источник, близкий к авиакомпании. Двухнедельный карантин в британской столице действует для всех, кроме прибывающих из стран Содружества (в него входят часть бывших колоний и протекторатов Великобритании). Лондон часто использовался в качестве транзитного хаба, но поскольку большинство стран не принимают россиян, то сейчас эта возможность неактуальна.

После того как 24 июля премьер **Михаил Мишустин** заявил о частичном возобновлении с 1 августа авиасообщения, которое было приостановлено в конце марта из-за коронавируса, «Аэрофлот» продавал билеты на большее число рейсов. Об отмене некоторых из них из-за корректировки расписания РБК рассказал источник, близкий к одной из туристических компаний. Один из будущих пассажиров «Аэрофлота», купивший билет на рейс в Лондон 3 августа, рассказал РБК, что авиакомпания прислала уведомление о его отмене. О «массовой отмене» планировавшихся рейсов из-за карантинных ограничений в Лондоне сказал и источник РБК, близкий к авиаперевозчику. Отмена рейсов – это скорее коммерческий шаг, когда авиакомпания оценивает количество проданных билетов и затем корректирует число рейсов с учетом потребности рынка, сказал собеседник РБК в одном из профильных ведомств. РБК направил запрос в **пресс-службу «Аэрофлота»**.

Накануне в **пресс-службе** авиакомпании заявили о росте загрузки рейсов по направлению Москва – Лондон – Москва. Основной спрос формируется на обратном направлении Лондон – Москва, говорила пресс-секретарь Юлия Спивакова. «За последнее время билеты по маршруту Москва – Лондон – Москва купили около 3 тыс. пассажиров», – сказала она. Это сравнимо с числом проданных билетов на рейсы Москва – Стамбул – Москва: по данным «Аэрофлота», их более 3,5 тыс.

Сейчас рейсов из Москвы в Лондон и обратно, по данным сайта авиакомпании, один-два в день начиная с 1 августа. Но с середины сентября их количество планируется увеличить до четырех-пяти в сутки. Великобритания не входит в число наиболее посещаемых россиянами стран: по итогам прошлого года она была лишь на 28-м месте по популярности у граждан России. В 2019 году в Великобританию россияне совершили 305 тыс. поездок, из них только половина – 158,1 тыс. – с туристическими целями, следует из данных погранслужбы ФСБ.

Что происходит с рейсами в Стамбул

Частотность рейсов «Аэрофлота» из Москвы в Стамбул также снизилась: на 1 августа есть всего два рейса, с 6 августа – три рейса. Начиная с 16 сентября у компании будет пять рейсов в день в столицу Турции, следует из данных ее сайта.

Часть ранее объявленных рейсов компания начала отменять. В одной из закрытых групп в Facebook (Luxury Travel Club) пассажирка Виктория рассказала о получении уведомления от «Аэрофлота» об отмене утреннего рейса 2 августа в Стамбул. В call-центре РБК подтвердили эту информацию. Кроме того, еще одна участница группы Ирина заявила об отмене рейса Москва – Стамбул, назначенного на 5 августа.

Турция – самое популярное зарубежное направление у россиян: в 2019 году там побывали 7 млн человек, но преимущественно на курортах. Полеты на основные турецкие курорты (в Анталию, Бодрум и Даламан) разрешили только с 10 августа. В отличие от Великобритании при прилете в Стамбул россиянам не придется садиться на карантин – достаточно иметь действительный заграничный паспорт со сроком действия не менее 120 дней со дня въезда в Турцию, сообщили РБК в консульском отделе посольства Турции.

Глава Минтранса Евгений Дитрих говорил на прошлой неделе, что сейчас Россия ведет переговоры с 30 странами о возобновлении полетов. В ближайшие дни, по данным РБК, страна может объявить об открытии полетов на Мальдивы и в Объединенные Арабские Эмираты. Источник ТАСС утверждал, что помимо Мальдив авиавласти могут открыть полеты в Южную Корею.

https://www.rbc.ru/business/29/07/2020/5f21683f9a79474bbee41728?from=from_main_5

РБК; 2020.29.07; ЧИСТЫЙ УБЫТОК «АЭРОФЛОТА» ЗА ПЕРВОЕ ПОЛУГОДИЕ ВЫРОС В ТРИ РАЗА

Чистый убыток авиакомпании «Аэрофлот» по российским стандартам бухгалтерского учета (РСБУ) за первые шесть месяцев 2020 года составил 42,3 млрд руб. Это в три раза больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года (14,1 млрд руб.), следует из отчетности компании.

Во втором квартале чистый убыток авиакомпании составил 26,1 млрд руб. против прибыли в размере 2,9 млрд руб. годом ранее. «Фактором ухудшения операционных результатов [за второй квартал и полугодие] стало масштабное влияние ограничений на перевозки пассажиров и карантинных мер как в международном сообщении, так и между регионами России», – говорится в сообщении компании.

Всего за полгода «Аэрофлот» перевез 7,8 млн человек, что на 56% меньше, чем за аналогичный период 2019 года. Но, согласно данным **Росавиации**, к июню пассажиропоток по стране стал постепенно восстанавливаться: если в апреле «Аэрофлот» перевез всего 147,7 тыс человек, то в июне – уже 522,9 тыс. пассажиров

Выручка авиакомпании за полгода упала по сравнению с 2019 годом почти на 52%, составив 121,7 млрд руб. Но за счет сокращения емкостей (числа используемых самолетов) авиакомпании удалось сэкономить на авиакеросине, обслуживании в аэропортах, пассажиров на борту и лизинге.

Снижение показателей было и в первом квартале 2020 года. Тогда «Аэрофлот» указывал, что пандемия коронавируса и закрытие международных рейсов «полностью нивелировали положительную динамику начала года и значительно ухудшили финансовый результат «Аэрофлота» в марте». Тогда чистый убыток незначительно уменьшился (на 4,2%, до 16,1 млрд руб. за первый квартал), но и выручка начала падать.

<https://www.rbc.ru/business/29/07/2020/5f219b8a9a794769f30cac08>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; 2020.29.07; ПОВЫСИТСЯ СТОИМОСТЬ ПРОЕЗДА ПО ПЛАТНЫМ ДОРОГАМ

Так, на дороге М11 «Нева» проезд для владельца легкового автомобиля от Солнечногорска до Санкт-Петербурга (с 58-го по 684-й километр) без транспондера в будний день будет стоить 1610 рублей, с транспондером «Автодор – Платные Дороги» – 991 рубль.

Для участников программы лояльности стоимость путешествия с учетом максимальной скидки в 15% может снизиться до 842,35 рубля. На головном участке трассы от Москвы до Солнечногорска, который эксплуатирует Северо-Западная концессионная компания, стоимость проезда повысилась с 1 июля. Максимально проезд подорожал на отрезке от МКАД до Солнечногорска. Сейчас для легковых автомобилей при проезде без транспондера и скидок он стоит 750 рублей.

На МЗ «Украина» тариф повышается с учетом пределов уровня инфляции. Кроме того, временные границы действия дневного и ночного тарифов переносятся на час назад, то есть расчет дневного тарифа будет идти не с 7 часов утра, а с 6 часов.

<https://rg.ru/2020/07/29/v-rossii-povysitsia-stoimost-proezda-po-platnym-dorogam.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; ОЛЬГА ИГНАТОВА; 2020.29.07; КАК БЫСТРЕЕ И УДОБНЕЕ ДОБРАТЬСЯ ДО ПОПУЛЯРНЫХ КУРОРТНЫХ МЕСТ; ПО ДАННЫМ ГОСКОМПАНИИ «АВТОДОР», ЕЖЕДНЕВНО В ИЮЛЕ-АВГУСТЕ ПО ТРАССЕ «ДОН» ПРОЕЗЖАЕТ ДО 60 ТЫСЯЧ МАШИН.

По большей части это к морю едут отдыхающие. В этом году трафик увеличился. Поехали и те, кто раньше отдыхал за границей, и те, кто обычно добирался до моря на поезде или самолете. Люди справедливо считают, что ехать на своей машине со своей семьей намного безопаснее.

По «Дону» можно доехать к побережью Черного и Азовского морей, которые расположены на территории трех регионов – Ростовской области, Краснодарского края и Республики Крым. Но если кто-то думает, что трасса настолько прямая, что можно даже маршрут не строить – сел и поехал, то он сильно заблуждается. На ней есть масса нюансов, которые лучше всего изучить еще до поездки. «Российская газета – Неделя» сделала это вместе с известным автоэкспертом Игорем Моржаретто.

Как доехать до Азовского моря?

Самое близкое от Москвы южное море – Азовское. Его кусочек расположен в Ростовской области, в городе Таганроге.

– От Москвы это чуть более тысячи километров. От самого Ростова-на-Дону Таганрог находится в 60 километрах. По хорошей дороге, не напрягаясь, можно доехать за 12-13 часов, – рассказывает Игорь Моржаретто.

Как добраться? Не доезжая до Ростова-на-Дону, нужно съехать на Северный обход города и через аэропорт уйти на трассу Ростов – Таганрог.

Таганрог – довольно уютный город с историей. Отдых там понравится тем людям, кому хочется отдохнуть уединенно, камерно, кого напрягает большое скопление людей, как в раскрученных туристических центрах.

Главный минус Таганрога – очень мелкое море. Вернее город омывает Таганрогский залив, который катастрофически мелкий. Все основные базы отдыха и места для купания находятся на лимане. Там пресная вода с горчинкой, но зато можно плавать. Хотя и нет пляжей в привычном понимании.

Популярное место отдыха на Азовском море – станция Голубицкая. Но это уже в Краснодарском крае – в Темрюкском районе. Там море тоже неглубокое, но купаться можно.

Как доехать? По трассе «Дон» через Новороссийск и Анапу. В принципе трасса «Дон» и идет от Москвы до Новороссийска. Но на Кубани участок от Джубги до Новороссийска называют для простоты понимания «нижней дорогой». Есть еще «верхняя дорога» – это трасса, которая начинается перед Краснодаром и уходит в сторону Славянска-на-Кубани.

Как доехать до черноморского побережья?

Черноморское побережье Краснодарского края можно условно разделить на южную и северную половину. Юг – это Туапсе и Сочи, север – Геленджик, Новороссийск, Анапа.

Как доехать? Если отдых предполагается в южной половине, то туда в принципе ведет только одна дорога – за Краснодаром трасса «Дон» пройдет через крошечную Адыгею и начнет спускаться к морю – к Джубге. Добравшись до Джубги, надо уходить налево – на серпантин (трасса Е97). До Сочи по нему придется ехать примерно 200 километров. Виды там довольно живописные: с одной стороны будет море, с другой – скалы.

Пугаться не стоит, дорога там вполне безопасная, ее хорошо отремонтировали перед сочинской Олимпиадой, но расслабиться за рулем не удастся. Крутых поворотов будет

предостаточно. И надеяться на быстрое преодоление этого участка не стоит. Серпантин – двухполосный (по одной полосе в каждую сторону). В обоих направлениях постоянно идут фуры, которые медленно преодолевают повороты. Но обгонять их там – верх безрассудства. На это решаются только местные, которые как свои пять пальцев изучили все изгибы серпантина.

В сторону Геленджика, Новороссийска и Анапы от Джубги надо ехать направо (это как раз будет «нижняя дорога»). Это та же Е97 (входит в состав трассы «Дон» от Джубги до Новороссийска). После Новороссийска Е97 перетекает в Е115, а после Анапы снова становится Е97. Именно Е97 идет до Таманского полуострова и заходит на Крымский мост.

Тем, кто путешествует в Анапу – традиционное место отдыха с детьми, можно еще проехать по «верхней дороге». Не доезжая до кубанской столицы, надо уходить на трассу А289, которая выведет к Славянску-на-Кубани. Есть еще один альтернативный маршрут, но для того, чтобы на него попасть, нужно обойти Краснодар, выйти в сторону Е115 и двигаться по направлению Абинска и Крымска.

Второй маршрут считается более короткий, но, скорее всего, в понимании местных жителей. Эти две дороги преимущественно двухполосные, на них множество запрещающих обгон знаков, постоянно идут населенные пункты, где быстрее 60 км в час не разгонишься.

Все дороги ведут в Крым?

К сожалению, пока в Крым прямая и быстрая дорога заканчивается в районе Краснодара. А дальше – опять же либо через Славянск-на-Кубани, либо через Новороссийск. «В пик сезона везде пробки и везде сложно и долго. Но других вариантов нет. Я советую к Крымскому мосту ехать все-таки через Новороссийск, так же как и в Анапу. По километражу это дольше, но зато маршрут более понятный», – советует Игорь Моржаретто. После Анапы нужно держать курс на Керчь.

В Крыму запутаться сложно – главная магистраль полуострова – трасса «Таврида», которая еще расширяется. Всем, кто едет в Ялту и другие города Южного берега Крыма, нужно двигаться только по ней до Симферополя – это самый простой и безопасный маршрут. Местные, правда, больше любят серпантин через Судак, но он сложный. Там пробок нет, как на «Тавриде», но и качество дороги не везде удовлетворительное.

Где остановиться в пути?

От Москвы до Новороссийска примерно 1400 километров, до Анапы нужно прибавить еще 100 километров. До Сочи от российской столицы – 1600 километров. Для того, чтобы увидеть Ласточкино гнездо, придется проехать от МКАД более 1800 километров. Понятно, что за один день такое расстояние не преодолеть. В среднем стоимость ночевки – 2 тысячи рублей за стандартный двухместный номер.

Сколько стоит бензин?

Подсчитать с точностью до литра, сколько придется заправить бензина во время поездки на юг, не возьмется ни один эксперт. Здесь играет роль масса факторов: модель и класс машины, стиль вождения, будет ли человек на юге еще путешествовать. Если считать очень усредненно, то 10-15 тысяч уйдет только на путь к морю и обратно.

От Москвы до Краснодара на трассе «Дон» есть платные участки. С 28 июля по 31 октября 2020 года на них действуют летние тарифы, которые традиционно выше зимних. Проезд по всем платным участкам «Дона» на легковом автомобиле в дневное время обойдется в 1730 рублей, по транспондеру T-pass – в 1471 рубль. Те, кто подключился к программе лояльности, проедут за 1250 рублей.

<https://rg.ru/2020/07/28/kak-bystrye-i-udobnee-dobratsia-do-populiarnyh-kurortnyh-mest.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; ЕКАТЕРИНА ПЕТРОВА; 2020.29.07; РОССИЯНЕ ВСЕ ЧАЩЕ ВЫБИРАЮТ ДЛЯ ПОЕЗДОК ЭКОЛОГИЧНЫЕ ВИДЫ ТРАНСПОРТА

Крупные российские магазины сообщают о буме спроса на электротранспорт. В топе – велосипеды и самокаты на электротяге. Растет также популярность гироскутеров и моноколес. Пересаживаться на эти виды транспорта россияне начали еще несколько лет назад. В этом году к ажиотажу привела ситуация с COVID-19. Причем покупать электротранспорт многие начали еще до снятия ограничений.

Электросамокаты оказались самым популярным средством передвижения, заняв 77% от общего числа приобретенного персонального электротранспорта в июне этого года, рассказали «РГ» в **пресс-службе** группы «М.Видео-Эльдорадо». Среди преимуществ – компактность и простые правила использования. Самокаты на электроприводе используют для поездок на работу и по парку, а также и в рабочих целях. В частности, они популярны среди курьеров, так как позволяют перемещаться по городу в течение дня на большие расстояния, невзирая на пробки.

Наибольшим спросом пользуются модели с увеличенным запасом хода, сообщила руководитель направления «Спорт» Ozon Мария Сальникова. Также покупатели обращают внимание на маневренность самокатов. Некоторые модели подходят для поездок не только по асфальту. Амортизация, диаметр колес, вес, скорость разгона, водонепроницаемость, наличие сиденья – эти характеристики также многие учитывают при покупке.

«Этой весной многие клиенты выбирали электротранспорт, избегая поездок на общественном транспорте. Тенденция сохранилась и после окончания самоизоляции. В июне-июле этому способствовала и жаркая погода, установившаяся во многих регионах», – пояснила Сальникова.

Вместе с электротранспортом многие покупают комплекты защиты, которые обеспечивают безопасность во время поездок. Так, растет спрос на шлемы, фонари.

Несмотря на приличную скорость разгона (35-45 км для самокатов), специальных прав на управление электротранспортом сегодня не требуется. По статусу человек на электросамокате приравнивается к категории «пешеход». Это еще одна причина популярности такого вида транспорта. Стоимость электросамоката в зависимости от функционала в среднем составляет от 8 до 20 тыс. рублей, сообщили в **пресс-службе** Wildberries. С начала июля средняя стоимость легкого электротранспорта незначительно увеличилась – в среднем на 3%, отмечают аналитики компании «Авито». Параллельно со спросом аналитики компании отмечают рост предложений электросамокатов – оно выросло в 2,2 раза.

К перспективным видам экотранспорта относятся и электровелосипеды. Однако цены на такую технику слишком высоки.

<https://rg.ru/2020/07/28/rossiiane-vse-chashche-vybiraiut-dlia-poezdok-ekologichnye-vidy-transporta.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2020.29.07; БЕНЗИН ВЫДЫХАЕТСЯ?; ЗА 2 МИНУТЫ ЗАПРАВЛЯЕШЬ БАК ВОДОРОДОМ ПО 5 РУБЛЕЙ ЗА ЛИТР И ЕДЕШЬ ТЫСЯЧИ КИЛОМЕТРОВ.; КОГДА ЭТО БУДЕТ? РАНЬШЕ, ЧЕМ ВЫ ДУМАЕТЕ!

Коронавирусный кризис, похоже, подводит окончательную черту под старым технологическим укладом. Чтобы выйти из него в новом качестве, придется заняться стратегическим планированием, менять структуру управления отраслью автомобилестроения и принимать сложные решения прямо сейчас, считает доктор экономических наук Владимир Щербаков.

Чем нынешний кризис отличается от предыдущих экономических кризисов?

Владимир Щербаков: Может, звучит цинично, но коронавирус принес не только ощутимый ущерб, но и некоторые новые возможности, привел к решению ряда болезненных проблем, за решение которых производственники безуспешно бились годами. Главный плюс для экономики нашей страны от коронавируса в том, что наконец-то начали снижать процентную ставку, распечатали кубышки для увеличения накоплений. Каждый предыдущий кризис, начиная с 1998 года и заканчивая 2015-м, проходил в том же технологическом укладе, в традиционной технологии, пространстве, рынке. Было понятно, что ничего радикально не меняется. И мы знали, что надо перетерпеть, сжать зубы, несмотря ни на что, даже на отсутствие зарплаты, – работать, хорошо подготовиться и очень быстро занять освободившиеся от ослабленных игроков ниши. Абсолютно ясная цель – не только удержать, но обязательно увеличить свою долю на рынке.

Сегодня и выход из кризиса радикально другой. И мир, в который мы выходим, тоже. Потому что пандемия наложила на переход к новому технологическому укладу. Да, кризис – это всегда и возможности. Но какие новые возможности открывает мир после пандемии – пока не очень видно, чувствуешь себя «ежиком в тумане». Какие материалы и технологии станут базовыми для автопрома нового уклада, пока не понятно.

Что вы подразумеваете под новым технологическим укладом?

Владимир Щербаков: Например, кузова и двигатели, два главных компонента автомобиля. «Металлическая» жизнь кузова достигла преклонного возраста. На смену все увереннее приходят композиты, угле- или кремнепластики, химволокна и новые технологии формования. Уже сейчас в современных моделях пластика занимают от 30 до 50% веса кузова и свыше 20% его поверхности. В конструкции кузова все чаще применяется жесткий силовой каркас, защищающий жизненное пространство, и наружные заменяемые навесные детали. Помимо повышения безопасности, облегчения ремонта это позволяет легко менять навесные детали, быстро обновлять цветовую гамму и внешний вид автомобиля.

Фундаментальных препятствий для дальнейшего развития и ускорения этих процессов не существует. Все сводится к вопросам стоимости, следовательно, технологиям производства. На мой взгляд, Россия еще не опоздала на этот поезд, но пора бежать изо всех сил.

Мы угрожающе отстаем в производстве самих современных пластиков и химических волокон, в создании новых технологий их формования и окрашивания. Нам нужно ускоренно научиться создавать не только пластики с заданными параметрами упругости, текучести, ударопрочности и т.д., но и технологии производства компонентов и деталей из этих материалов. Никаких нерешаемых проблем на этом пути нет. Серьезные наработки в этой сфере были еще в начале 80-х годов. Первый в мире полностью из углепластика самолет был поднят СССР в воздух в 1982 году, в 1986-м технологии продвинули так, что самолет из композитов летал в стратосфере, а в конце 1988 г. в космос был запущен (и главное, возвращен точно на место) беспилотный «Буран». Все базовые технологии в России есть.

Это касается только кузовов?

Владимир Щербаков: Более сложная и неоднозначная ситуация с двигателем автомобиля. Остро стоит вопрос о выборе перспективного базового двигателя и топлива для него. Приходилось много раз высказываться о перспективах электрического и водородного двигателей в виде возможной базовой технологии будущего. У этих технологий есть масса противников и масса скептических отзывов. С переходом на электродвигатель связан радикальный пересмотр системы взаимодействия агрегатов и передачи управляющих воздействий. Электродвигатель позволяет убрать традиционную трансмиссию, мосты, карданы и т.д.: появляется возможность управления путем воздействия прямо на каждое колесо автомобиля.

Исчезают привычные и очень сложные в изготовлении коробка перемены передач, рулевые механизмы, гидравлические и пневматические тормозные системы, карданные приводы, мосты... Автомобиль приобретает новые эксплуатационные возможности. Отсутствие трансмиссии позволит сделать ровный пол и даст возможность создать различные компоновочные решения салона и его трансформацию. Очевидно, такие решения существенно уменьшат затраты не только на производство, но и на эксплуатацию.

Про электродвигатель сегодня многое, хотя и не все, понятно. Пока мы готовимся обсуждать эту тему в ходе подготовки очередной Концепции или Программы развития автопрома на перспективу, мировые лидеры ее для себя решили еще 10-15 лет назад. Они законодательно определили, что те, кто хочет работать на основных мировых авторынках, должны в течение 2020-2025 годов перейти на двигатели нового поколения, соответствующие резко возросшим требованиям по экологическим параметрам. Никто никого не заставляет переходить на электродвигатель. Просто автомобиль с традиционным двигателем внутреннего сгорания не допускается на основные рынки. Уже сейчас многие страны запрещают производство автомобилей с ДВС: одни к 2030 году, другие даже в 2025 году. Следующим шагом будет запрещение движения автомобилей с традиционными двигателями на своей территории.

Но на государственном уровне цель к 2025 году освоить серийное производство электромобилей не ставится. По крайней мере, в Концепции и Программе развития до 2025 года это не отмечено. Вместо серьезного обсуждения, что и как нужно сделать, чтобы занять достойное место в мировой гонке, все друг другу объясняют, почему электродвигатель для России не подходит. Одни считают, что батареи дорогие и слабые, при этом как-то забывают, что Россия – один из главных обладателей ресурсов лития и кадмия, и просто стыдно не создать лучшие технологии их переработки.

Другие бездоказательно утверждают, что электрический двигатель не годится для северной страны, хотя рядом пример Канады, Норвегии, Финляндии, Исландии и даже Аляски, по дорогам которых бегают уже десятки тысяч электромобилей.

А есть альтернатива?

Владимир Щербаков: Электродвигателям есть серьезная альтернатива и дополнение – водородные двигатели, в производстве которых еще не поздно стать лидером. Главное достоинство водородного топлива в том, что оно может применяться практически во всех видах двигателей – в ДВС, в газотурбинном, электрическом или гибридном двигателях как в роли топлива двигателя, так и топливного элемента электродвигателя. По эффективности бензин, дизтопливо или литиевая, кадмиевая батареи, как говорится, и рядом не стояли. Один грамм водорода дает в три раза больше энергии, чем один грамм бензина. Отсюда многократно выше стартовый крутящий момент, увеличенный запас хода и т.д. Кроме того, выброс CO₂ и тяжелых металлов у таких двигателей равен нулю. Вместо серы и окислов азота они выбрасывают кислород и водяной пар, который снова превращается в воду.

Очевидно, что не все так сладко. Есть и серьезные трудности на этом пути. Хоть водород и получают гидролизом, он все же пока существенно дороже бензина. Для производства нужна пресная вода – а она постепенно становится дефицитным ресурсом. У России гигантское преимущество перед другими – запасы бесплатно тающего льда в Арктике огромны.

Главная проблема в том, что водород очень взрывоопасен, – для сжижения его сжимают в 850 раз, давление газа достигает 700 атмосфер, для поддержки жидкого состояния требуется температура ниже минус 250 градусов. Сжижать, транспортировать и хранить водород дорого и небезопасно. Это правда. Но кроме впечатляющих цифр сжатия и повышенной летучести он ничем не отличается от других видов газа, включая пропан,

метан, кислород, азот, которые тоже в этих вопросах «не подарок», но ведь научились с ними работать.

Аргумент, что при эксплуатации любая авария автомобиля может стать смертельной, в значительной мере справедлив. Правда, для ситуации 12-15-летней давности. Сегодня в мире они находят неплохие решения. Например, уже есть технологии, благодаря которым водород вкачивается под давлением в специальные баки, изготовленные целиком из наносплавов, где находится в полутвердом невзрывоопасном состоянии. Это похоже на воду в поролоновой мочалке.

Образно выражаясь, водородный бак становится своеобразной электрической батареей, которая на два порядка эффективней литиевой. Представьте, как в ближайшем будущем на обычной заправке за 2-3 минуты заправляете в бак водород, который по расчетам можно опустить до современных 5 рублей за литр, и спокойно едете несколько тысяч километров. Это не пустые фантазии. Такие технологии и оборудование есть уже сейчас.

Создание водородного топлива и двигателей на его основе сегодня уже не фундаментальная проблема, а набор технологических вопросов.

Еще 60 лет назад СССР был впереди планеты всей по водородным технологиям. Как бывший председатель Госплана СССР, могу заверить, что и 30 лет назад СССР сохранял большой, измеряемый десятилетиями отрыв по достижениям в этой технологии.

Сейчас у многих вызывает удивление, когда я рассказываю, что еще в 1943 году во время блокады Ленинграда в городе на водороде работало около 600 автомобилей и около 50% воды перекачивали по трубопроводам с помощью двигателей на этом топливе. Опыта и знаний по этим вопросам в стране накоплено немало.

Но в мире эти технологии не сильно приветствуются...

Владимир Щербаков: В 2006-2008 годах целым рядом моделей с инновационными водородными двигателями практически одновременно, неожиданно даже для профессионалов мирового автопрома, выстрелили BMW, GM, Toyota, Honda, Daimler, Audi... Это были пилотные, предсерийные экземпляры. Но уже в 2012 г. появились первые серийные модели. Toyota 3 года назад начала продажи первого в мире седана на водороде модели Mirai, а недавно объявила о начале продаж в 2020 году серийных моделей с водородными двигателями уже второго поколения. Этим летом Hyundai начал продавать первый в мире тяжелый грузовик на водородных топливных элементах. Сейчас по дорогам мира движутся уже десятки сотен тысяч автомобилей на водородном топливе, включая городские автобусы в Европе.

Если автомобили с двигателями внутреннего сгорания будут выдавливать, то куда?

Владимир Щербаков: Не думаю, что в металлолом. Автомобили и оборудование переместят, а скорее, дешево продадут в менее развитые и требовательные страны. Не хотелось бы, чтобы, как в 1990-2000 годах, все это старье скинули в Россию, мы просто обязаны выйти на мировые стандарты, конечно, с учетом особенностей климата, дорог, расстояний, потребностей в военной и специальной технике, но в любом случае не должны допустить превращения страны в «затерянный мир».

В качестве одной из мер целесообразно было бы поднять технические и экономические барьеры защиты нашего рынка для автомобилей прямого импорта. Действенная мера господдержки, которая сейчас остро нужна отечественному производителю, – сделать автомобиль прямого импорта неконкурентоспособным по цене с произведенным в России. Сейчас было бы своевременно провести такие меры, поскольку российский автопром способен удовлетворить практически все разнообразие вкусов отечественных потребителей. Но еще более необходимо напряженно работать над собственными технологиями и материалами.

Как пример развития технологий можно припомнить Tesla? Может ли эта компания задавать технологические тренды будущего для автомобилестроения?

Владимир Щербаков: По части идей создания производства на качественно новом уровне – практически полной цифровизации всего жизненного цикла автомобиля, формирования трендов развития нового технологического уклада, направлений радикального изменения облика промышленного производства – Tesla уже сейчас – это действительно очень круто. Для получения автомобиля в нынешнем технологическом укладе должен работать огромный промышленный комплекс – нефтяная и газовая, рудная и угольная, металлургическая, металлообрабатывающая, электронная, электротехническая, химическая, нефтегазоперерабатывающая, легкая, текстильная и другая гигантская, в научно-инженерном и организационно-кадровом содержании очень сложная, трудоемкая и фондоемкая, географически, а часто и политически, разобшенная производственная цепочка.

Если удастся из всех участников цепочки создать квалифицированный оркестр, в котором каждый точно исполняет свою партию, то в конце появится двигатель, кузов, 20 тысяч комплектующих изделий. Все они должны вовремя собраться в одной точке и преобразоваться в автомобиль. Кроме того, нужно произвести также бензины, масла, без которых машина не поедет. Например, в автомобиле BMW (а это в принципе вершина действующего уклада) около полутора тысяч трущихся деталей. Их надо изготовить, испытать, собрать, смазать... В Tesla Модель 3 (первое поколение нового технологического уклада) трущихся деталей всего 130-150. Очень много композитов, новых технологий формования на основе 3D-технологий, в производстве – сплошь электроника, робототехника...

Эффект от подобных инноваций в действительности колоссален. С точки зрения организации производства автомобиля это означает, что автопрому больше в таких масштабах не нужна прежняя металлургия и традиционная металлообработка, радикально меняются требования к продукции таких отраслей, как химия и нефтегазохимия, вместо традиционных методов формования пластмасс и металлов требуются аддитивные технологии. Резко сокращается потребность в объемах добычи руды, угля, нефти, газа, редкоземельных металлов, а также в транспорте. Для получения деталей нужных конфигураций и параметров больше будут не нужны длинные, сложные и дорогостоящие линии обработки. Детали точных параметров и расцветок можно будет экструзировать или печатать прямо в точке сборки или продажи, исключая дорогостоящую оснастку, упаковку, транспортировку.

Только для автопрома придется менять всю промышленность?

Владимир Щербаков: Автопром – локомотив для всего производственно-хозяйственного комплекса. Изменяя свои запросы, он требует адекватного изменения в поставляющих отраслях. Даже если не произойдет полной замены на электродвигатель и сохранится необходимость производства двигателей внутреннего сгорания, то действующая техническая база производства ДВС радикально изменится.

Например, линия механической обработки блока цилиндров на «КАМАЗе» – это цепочка очень сложного и дорогостоящего оборудования около 400 метров длиной и двух метров высотой. И это только одна линия. А еще есть литейный завод, который должен этот блок отлить из чугуна или алюминия. Теперь все это будет не нужно. Требуется одна установка, в которую загружаешь металлические гранулы и на выходе получаешь готовый блок двигателя. В перспективе, технологии разовьются и до печатания сразу готового двигателя. Этот процесс также стремительно пойдет и в других отраслях. Такие процессы радикально изменят не только предмет, но и направления инвестирования .

На каждый новый вызов должен быть подготовлен адекватный ответ. В противном случае рискуем инвестировать в отмирающие технологии, когда уже появились новые.

Главный вопрос

Традиционный двигатель внутреннего сгорания обречен?

Владимир Щербаков: Его перспективы становятся более сложными. У каждого технологического уклада есть свои сроки жизни. Думаю, традиционная схема ДВС завершает свой жизненный цикл. В легковом сегменте и легком коммерческом транспорте, как сказано, на мировом рынке уже идет активное замещение ДВС прежде всего на электромобили, а затем водородные технологии. В грузовом сегменте бензиновых двигателей немного. Традиционный дизель может в обозримой перспективе сохраниться для коммерческого транспорта, прежде всего дальнотойщиков – пока дешевле и надежней для них ничего нет. Следует иметь в виду, что при всем разнообразии видов транспорта около 70% грузов в мире перевозится автотранспортом. Замены ему в перевозках «от порога до порога» человечество пока не придумало. Да и создать инфраструктуру для другого топлива по всему земному шару так быстро не получится. Думаю, у ДВС на дизтопливе есть еще лет 15-20 впереди, при условии постоянного улучшения экологических, технических и экономических параметров.

<https://rg.ru/2020/07/28/kak-pandemiia-koronavirusa-izmenit-avtomobilestroenie.html>

ИЗВЕСТИЯ; ЛЮБОВЬ ЛЕЖНЕВА; 2020.30.07; БЕЗБИЛЕТНЫЙ ПРОТЕСТ: ИНВАЛИДЫ ЖАЛУЮТСЯ НА ОТКАЗЫ В БЕСПЛАТНОМ ПРОЕЗДЕ; СЕЙЧАС ИМ КОМПЕНСИРУЮТ ТОЛЬКО РАСХОДЫ НА ПОЕЗДКИ В ФЕДЕРАЛЬНЫЕ МЕДИЦИНСКИЕ ЦЕНТРЫ

Детям-инвалидам и их сопровождающим зачастую не предоставляют бесплатный проезд на междугородном транспорте до места лечения и обратно. Об этом «Известиям» заявили председатели нескольких региональных отделений Всероссийской организации родителей детей-инвалидов (ВОРДИ). По их словам, проблема связана с правилами, которые появились в приказе Минздрава № 617 в 2015 году. Беспрепятственно получить компенсацию расходов можно только при поездках в федеральные лечебные центры, находящиеся в подчинении ведомства. Это, по мнению общественников, нарушает права инвалидов. В Совфеде подтвердили, что неоднократно получали аналогичные жалобы, и пообещали обсудить проблему с Минздравом.

Передайте за проезд

Инвалид имеет право на бесплатный проезд на междугородном транспорте к месту лечения и обратно, это прописано в федеральном законе № 178 от 17 июля 1999 года, пояснила «Известиям» Карина Мирзоева, председатель регионального отделения ВОРДИ Ростовской области. Речь идет в основном о путешествиях на поезде, билеты на самолет предоставляют очень редко и только людям с определенными заболеваниями.

Однако еще в 2015 году изменился приказ Минздрава № 617, после чего талоны на проезд начали выдавать только в федеральные лечебные центры, которые находятся под контролем ведомства.

– У меня ребенок-инвалид. Мы до 2015 года систематически оперировались в детской областной ленинградской больнице. Нам всегда давали талоны на проезд из Ростовской области, и никаких проблем не было. Теперь мы не можем бесплатно проехать, потому что центр подведомствен региону. Но что делать, если лучший специалист в стране работает именно там? – рассказала Карина Мирзоева, отметив, что лечение проходит по ОМС и направления ей дают в детской поликлинике.

Проблемы у родителей, по ее словам, также возникают, если они едут на лечение в санаторно-курортные комплексы, которые предоставляют услуги по ОМС. Направления им выдают, а талоны на проезд – нет.

Уже есть решение Верховного суда от 27 января 2020 года, согласно которому ФСС должен компенсировать проезд, потому что ребенок едет на лечение.

– Хотелось бы, чтобы Минздрав РФ пересмотрел свой приказ и подведомственность лечебной организации не была основанием для отказа в талоне. Ведь и региональные, и федеральные лечебные центры связаны, – заявила Карина Мирзоева.

Пока ситуация не сдвигается с мертвой точки. ВОРДИ Ростовской области направила письма в местную прокуратуру и минздрав, но там не увидели нарушений. Также организация обратилась в Генпрокуратуру и к сенатору от региона Ирине Рукавишниковой.

О схожих проблемах «Известиям» рассказали представители и других региональных отделений организации.

– К нам обращалась мать ребенка, которой отказались компенсировать проезд в больницу, ссылаясь на то, что данное лечебное учреждение – не федеральный центр. Хотя у родителей был выписан талон на проезд в Москву минздравом Ульяновской области, – рассказала Светлана Верюгина, председатель ВОРДИ Ульяновской области.

Организация обратилась в региональные прокуратуру и ФСС, однако там заявили, что не видят нарушений, потому что больница не подведомственна федеральным органам исполнительной власти.

Количество мест в федеральных медицинских центрах ограничено, поэтому родители и вынуждены ехать в другие учреждения, объяснил «Известиям» Александр Батлук, председатель ВОРДИ Приморского края. Но даже если инвалид едет в больницу федерального уровня, здесь тоже могут возникнуть проблемы.

В феврале две мамы, Наталья Пашенцева и Светлана Полусмак, получили направление на бесплатное лечение своих детей с ДЦП в клинический санаторий Минобороны России в Евпатории. Министерство здравоохранения Приморского края выдало талон, однако региональный ФСС отказал в бесплатном проезде, сославшись на то, что учреждение не подчинено Минздраву РФ. После обращения ВОРДИ местная прокуратура признала незаконной позицию ФСС Приморского края.

Не единичный случай

Обращения по проблеме оплаты проезда в лечебно-оздоровительные учреждения и обратно за счет государства поступали неоднократно, заявила «Известиям» первый зампред комитета Совета Федерации по конституционному законодательству и государственному строительству Ирина Рукавишникова. Этот вопрос находится в компетенции Минздрава России.

– Именно туда мы направили соответствующий запрос с просьбой детально изучить ситуацию и дать информацию о реальном положении дел. В том случае, если потребуются какие-либо изменения действующего законодательства, готовы будем включиться в эту работу, – сказала сенатор.

Письмо Ирины Рукавишниковой поступило в Минздрав России, изложенная в нем информация изучается с привлечением ведущих представителей экспертного сообщества, сообщили «Известиям» в **пресс-службе** ведомства. В министерстве отметили, что льготные категории граждан действительно имеют право на бесплатный проезд на пригородных поездах, а также направление для лечения в организации санаторно-курортного комплекса. Однако, согласно положениям ст. 26.3-1 федерального закона № 184 от 6 октября 1999 года, органы госвласти субъектов вправе устанавливать за счет средств своего бюджета дополнительные меры социальной поддержки для отдельных категорий граждан, в том числе и оплату билетов к региональной медицинской организации.

Приказ Минздрава № 617 регулирует вопрос проезда только в федеральные медицинские учреждения, перечень которых утвержден постановлением правительства от 29 декабря 2004 года № 872, подтвердили «Известиям» в **пресс-службе** Минтруда.

Согласно данным, которые «Известиям» предоставили в ФСС, в 2019 году фонд выдал 758,6 тыс. талонов на проезд к месту лечения и обратно, а годом ранее – 513,6 тыс. На оплату проезда инвалидов в 2019-м выделили почти 1,4 млрд рублей, а в 2018-м чуть меньше – 1,2 млрд.

Минфин переадресовал все вопросы «Известий» по бесплатным путевкам в Минздрав, который выступает главным распорядителем средств по этому направлению.

<https://iz.ru/1041607/liubov-lezhneva/bezbiletnyi-protest-invalidy-zhaluiutsia-na-otkazy-v-besplatnom-proezde>

РИА НОВОСТИ; 2020.29.07; ЗАПУСК АВИАСООБЩЕНИЯ С КУРОРТАМИ ЕГИПТА ЗАВИСИТ ОТ СИТУАЦИИ С ТЕРРОРИЗМОМ

Российские специалисты продолжают интенсивно сотрудничать с египетскими в ходе проверок безопасности аэропортов египетских курортов Шарм-эш-Шейх и Хургада, однако восстановление авиасообщения зависит от ситуации с терроризмом на Синайском полуострове, заявил в интервью телеканалу TEN посол РФ в Египте **Георгий Борисенко**.

Дипломат напомнил, что авиасообщение с египетскими курортами было прекращено после крушения самолета компании «Когалымавиа» в октябре 2015 года.

«Это произошло через два месяца после начала российской военной операции в Сирии, и российские спецслужбы быстро установили, что это был террористический акт, который был совершен в отместку за то, что мы начали борьбу с террористическими организациями в Сирии. Пока что в Сирии операция не закончена, соответственно – все опасности, риски сохраняются», – заявил Борисенко.

«Тем не менее наши специалисты работают рука об руку с египетскими службами безопасности с тем, чтобы удостовериться, что в аэропортах Шарм-эш-Шейха и Хургады полностью соблюдаются все меры безопасности, которые обеспечивают абсолютно безопасные вылет и прилет самолетов», – заявил дипломат.

Посол напомнил, что на Синайском полуострове египетские силовики продолжают антитеррористическую операцию.

«Поэтому приходится принимать во внимание все угрозы, все риски, которые относятся непосредственно к российским гражданам, к России, как к стране, которая сейчас активно участвует в борьбе с терроризмом в Сирии», – подчеркнул Борисенко.

«Мы надеемся, что уже в какие-то обозримые сроки удастся эти (чартерные – ред.) рейсы восстановить, хотя опять-таки все зависит от ситуации с терроризмом», – заявил посол.

По словам дипломата, в связи с улучшением ситуации с коронавирусом в Египте возможно восстановление прямого авиасообщения между Москвой и Каиром.

Борисенко отметил, что в прежние годы Египет посещали более 3 миллионов российских туристов.

<https://ria.ru/20200730/1575138041.html>

ТАСС; 2020.29.07; МИШУСТИН ЗАЯВИЛ, ЧТО НАЦИОНАЛЬНЫЕ ЦЕЛИ РАЗВИТИЯ НУЖНО УЧЕСТЬ В ИНВЕСТПЛАНАХ КОМПАНИЙ

Премьер-министр России Михаил Мишустин отметил важность учета обновленных национальных целей развития страны на период до 2030 года в инвестиционных программах государственных и частных предприятий. Об этом он заявил в среду на встрече с главой Агентства стратегических инициатив Светланой Чупшевой.

«Очень важно сейчас после того, как мы определились с национальными целями, делать декомпозицию тех самых целей в государственные программы, в национальные проекты, в соответствующие инвестиционные программы как государственных предприятий, так и [частных] компаний», – подчеркнул премьер.

Указ, определяющий эти цели, **президент России Владимир Путин** подписал 21 июля.

Мишустин напомнил, что АСИ очень активно работает с бизнесом по всей стране, в том числе – в период пандемии. «Я надеюсь, что стратегические инициативы, которые

изложены в общенациональном плане восстановления экономики, который, как вы знаете, одобрил **президент РФ**, также будут служить подспорьем в вашей работе», – сказал глава кабинета.

<https://tass.ru/ekonomika/9075613>

ТАСС; 2020.29.07; КУБА ГОТОВА ПРИНИМАТЬ ТУРИСТОВ ИЗ РОССИИ С СЕРЕДИНЫ СЕНТЯБРЯ

Правительства Кубы и России решают вопрос о возобновлении авиасообщения с 17 сентября. Об этом сообщил в среду ТАСС **советник по вопросам туризма посольства Кубы в Москве Хуан Карлос Эскалона Пельисер**.

«С 17 сентября авиасообщение возобновляется. О рейсах неизвестно, но туроператоры готовы уже хоть завтра лететь. Туроператоры, у которых есть чартерные программы, готовы, просто они ждут разрешения от правительств, но такого разрешения еще нет. Правительства еще решают этот вопрос», – указал он.

Дипломат добавил, что это будут регулярные прямые рейсы в Гавану компании «Аэрофлот».

Ранее **премьер-министр России Михаил Мишустин** сообщил, что РФ возобновляет международное авиасообщение с 1 августа. Как уточнила **вице-премьер РФ Татьяна Голикова**, международные полеты будут частично открыты в Великобританию (только в Лондон), Турцию (с 1 августа – в Анкару и Стамбул, с 10 августа – в Анталию, Бодрум и Даламан) и Танзанию. Голикова уточнила, что полеты будут возобновлены на условиях взаимности.

Из-за ситуации с распространением коронавируса Россия с 27 марта полностью закрыла регулярное и чартерное международное авиасообщение, перевозчики могут выполнять только спецрейсы для возвращения пассажиров домой.

<https://tass.ru/obschestvo/9078641>

РИА НОВОСТИ; 2020.29.07; РОССИЯ И КУБА ОБСУЖДАЮТ ВОЗМОЖНОСТЬ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ РЕЙСОВ В ГАВАНУ

Россия и Куба обсуждают возобновление регулярных рейсов «Аэрофлота» в Гавану с 15 сентября, все зависит от российской стороны, сообщили РИА Новости в посольстве Кубы в Москве.

В пятницу, 24 июля, **вице-премьер Татьяна Голикова** сообщила, что Россия с 1 августа возобновит авиасообщение с тремя странами: Великобританией, Турцией и Танзанией. **Председатель правительства РФ Михаил Мишустин** подписал распоряжение, согласно которому ограничения на въезд в Россию, введенные из-за распространения коронавируса, снимаются для граждан этих стран.

«Аэрофлот» и российские и кубинские авиационные власти обсуждают возобновление регулярных рейсов в Гавану начиная с 15 сентября. Технически все готово. Все зависит от российской стороны. Чартерные авиаперевозчики, которые летают на остров, также ведут переговоры о возобновлении сообщения с кубинскими властями и ждут только разрешения с российской стороны», – сказали в дипмиссии.

«Куба готова принять чартерные рейсы с российскими туристами на своих курортах, включая Варадеро, если туроператоры просят об этом», – подчеркнули в посольстве.

<https://ria.ru/20200729/1575113711.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2020.29.07; АНАСТАСИЯ ЯЛАНСКАЯ; 2020.29.07; ПАРИЖ ЗАКРЫТ, НО КУБА РЯДОМ! В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ РОССИЯ МОЖЕТ ВОЗОБНОВИТЬ АВИАСООБЩЕНИЕ С ОСТРОВОМ СВОБОДЫ И ЮЖНОЙ КОРЕЕЙ

К Лондону, Анталье и Занзибару, которые уже гостеприимно распахнули свои воздушные ворота для русских туристов, скоро может присоединиться Сеул, а вслед за ним и Гавана. Что же касается полноценного «доковидного» международного воздушного сообщения, оно, по данным источника «Парламентской газеты», может восстановиться с 1 декабря.

В течение этой недели Правительство может объявить о возобновлении авиасообщения с Южной Кореей, Кубой и некоторыми другими государствами, рассказал «Парламентской газете» **председатель Общероссийского объединения пассажиров, член Общественного совета при Министерстве транспорта России Илья Зотов.**

Ранее стало известно, что председатель Правительства **Михаил Мишустин** подписал постановление, согласно которому с 1 августа Россия на взаимной основе откроет границы с Занзибаром, Лондоном, Анкарой и Стамбулом. С 10 августа можно будет улететь в Анталью, Бодрум и Даламан. Теперь идут разговоры о том, чтобы на следующем этапе открыть полёты в Южную Корею и на Мальдивы, передал ТАСС 28 июля со ссылкой на источники.

Информацию о том, что в Правительстве обсуждают вопрос о возобновлении авиасообщения с Южной Кореей, «Парламентской газете» подтвердил и Илья Зотов.

Россиян в Европе пока не ждут

«Также речь идёт о Кубе и некоторых других государствах, – сказал он. – Об этом будет официально объявлено в течение этой недели».

При этом с Европой, уверен эксперт, авиасообщение точно будет закрыто до середины августа.

«Мы предполагаем, что только с 1 сентября будут обозначены первые европейские страны, куда начнутся полёты», – уточнил Зотов.

Что касается открытия границ всеми странами, то, считает специалист, это станет возможно не раньше 1 декабря. «Но всё завит от наступления второй волны коронавируса, – подчеркнул Зотов. – Если она возникнет, то сроки называть сложно. Но нам кажется, что 1 декабря все государства должны восстановить полёты».

Отметим, что для путешествия в Южную Корею россиянам не нужно оформлять визу, если продолжительность пребывания на территории государства не будет превышать 60 суток. Если же цель поездки в Корею требует пребывания в течение длительного срока (например, работа по контракту, учёба), то визу необходимо получить в посольстве или в консульствах страны.

Между Кубой и Россией тоже действует безвизовый режим, но только для тех туристов, которые едут в страну не более чем на один месяц. В ином случае потребуется предварительно оформленная виза в посольстве Кубы. Его офис находится в Москве.

При этом для поездки в обе страны при себе нужно иметь актуальные загранпаспорта, заполненную заранее миграционную карту, подтверждение наличия денег для нахождения в государствах.

<https://www.pnp.ru/economics/parizh-zakryt-no-kuba-ryadom.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.29.07; В АТОР НАЗВАЛИ ГОТОВЫЕ ПРИНЯТЬ РОССИЯН ЕВРОПЕЙСКИЕ СТРАНЫ

Хорватия и Мальта выразили готовность принимать туристов из России, сообщает «Вестник АТОР» со ссылкой на источник в одной из европейских дипмиссий.

Как отметили в ассоциации, из-за ситуации с заболеваемостью COVID-19 другие государства ЕС приняли решение не открывать границы для российских путешественников как минимум до второй половины августа.

Причем, по информации АТОР, такую позицию заняли в том числе страны, для которых приграничный туризм с Россией экономически важен: так, граница с Финляндией останется закрытой до 25 августа, а с Эстонией – до сентября.

Из-за пандемии Россия с 27 марта приостановила регулярные и чартерные полеты за рубеж. Исключение сделали только для рейсов, которыми вывозят россиян, а также грузовых, почтовых, санитарных и некоторых других перелетов.

На прошлой неделе стало известно, что с 1 августа международное авиасообщение возобновят. Пока что посетить можно будет Британию, Турцию и Танзанию, но со временем список расширят. Власти неоднократно подчеркивали, что намерены принимать решения, ориентируясь на эпидемиологическую обстановку и исходя из принципа взаимности.

При этом все прибывающие в Соединенное Королевство из России, вне зависимости от гражданства, обязаны соблюдать самоизоляцию в течение двух недель. По прилете в Турцию будут измерять температуру, заранее сдавать тест на коронавирус не нужно.

<https://ria.ru/20200729/1575088116.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; РОМАН ЩЕРБЕНКОВ; 2020.29.07; БЕЛАРУСЬ ЗАЯВИЛА О ГОТОВНОСТИ К ВОЗОБНОВЛЕНИЮ АВИАСООБЩЕНИЯ С РОССИЕЙ

Министерство транспорта и коммуникаций Беларуси ждет ответа от Росавиации касательно возобновления авиасообщения между Беларусью и Россией, сообщили корреспонденту БЕЛТА в пресс-службе Минтранса.

«Департаментом по авиации Министерства транспорта и коммуникаций были проведены консультации с Росавиацией, а также направлено письмо в Росавиацию с предложением о взаимном возобновлении авиасообщения. Но на данный момент российская сторона нам еще не ответила», – сказали в пресс-службе.

В Минтрансе пока не озвучивают возможную дату возобновления полетов, поскольку договоренность с российской стороной еще не достигнута. «Но мы со своей стороны готовы к открытию авиасообщения между нашими странами», – добавили в Минтрансе.

<https://rg.ru/2020/07/29/belarus-zaiavila-o-gotovnosti-k-vozobnovleniiu-aviasoobshcheniia-s-rossiej.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕНА АНИСИМОВА; 2020.29.07; КАБМИН БУДЕТ УТВЕРЖДАТЬ НОРМАТИВЫ ЗАТРАТ НА РЕМОНТ ПУНКТОВ ПРОПУСКА ЧЕРЕЗ ГРАНИЦУ

Министерство транспорта разработало законопроект, которым предлагается наделить Правительство России полномочием утверждать нормативы затрат и правила расчета бюджетных средств на ремонт и содержание пунктов пропуска через границу. Документ опубликован на федеральном портале проектов нормативных правовых актов.

Отмечается, что принятие указанных изменений позволит на законодательном уровне закрепить нормативы затрат и порядок определения стоимости работ по капремонту, ремонту и содержанию **пунктов пропуска** исходя из фактической необходимости и потребности выполнения таких работ.

Кроме того, это благоприятно отразится на обеспечении выполнения стратегических мероприятий по обеспечению защиты госграницы. Изменения предлагается внести в Федеральный закон «О Государственной границе Российской Федерации».

Ранее сообщалось, что **Минтранс России** разработал и согласовал с Роспотребнадзором методические рекомендации по санитарной обработке **пунктов пропуска** через государственную границу страны.

<https://www.pnp.ru/politics/kabmin-budet-utverzhdad-normativy-zatrat-na-remont-punktov-propuska-cherez-granicu.html>

ГАЗЕТА.RU; 2020.29.07; АСТРОНОМИЧЕСКАЯ «ЦИФРА»; ВЛАДИСЛАВ ИНОЗЕМЦЕВ О РОЛИ ГОСУДАРСТВА В ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКИ

Опубликованный указ президента «О национальных целях развития России до 2030 года» довольно серьезно меняет ранее делавшиеся акценты. Однако большинство «макрозадач» остаются неизменными, и среди них – «цифровая трансформация» экономики, о которой в России говорят уже не первый год.

На мой взгляд, данная цель, формально выглядящая весьма заманчивой, в целом ряде аспектов не может не вызывать сомнений.

Конечно, нет ничего плохого в том, что государство ставит задачи повысить доступность широкополосного интернета или настаивает на том, чтобы граждане могли получать больше услуг в электронной форме. Столь же важно активное использование современных информационных и цифровых технологий в промышленности, в страховых и банковских услугах (неслучайно одним из лидеров в данной сфере в стране являются Сбербанк и другие крупные финансовые учреждения).

Однако вызывают серьезные сомнения попытки насадить «цифровые» методы там, где, с одной стороны, они вряд ли слишком необходимы, и, с другой стороны, безосновательно дороги.

Российские власти неоднократно заявляли, что не пожалеют денег на развитие цифровых технологий. Разработанная под президентский указ 2018 года Национальная программа развития цифровой экономики оценивалась в 1,84 трлн рублей на «дистанции» до 2024 года – и теперь, вероятно, лишь подорожает. При этом правительством предусматривалось, что около 30% расходов на ее реализацию будет «привлечено» из внебюджетных источников: иначе говоря, за рекомендованные властью новации более полутриллиона рублей заплатит бизнес, а в конечном счете – потребители.

К сожалению, в отличие от бизнеса, который использует «цифру» прежде всего для облегчения взаимодействия с клиентами и повышения прибыли, государство в основном стремится добиться повышения собираемости налогов или получить дополнительные выгоды от введения определенных монополий.

Три «волны» государственной «цифровизации» включали в себя спецоперацию по внедрению системы ЕГАИС, которая началась в 2005 году и дважды (в 2006 и 2008 годах) практически полностью парализовала алкогольную торговлю в стране; имплементацию «высокотехнологичной» методики сбора мзды с едущих по дорогам страны

большегрузных автомобилей; и, уже намного позже, – попытку насаждения маркировки товаров, существенная часть которых якобы представляет собой контрафакт (от сигарет и лекарственных средств до минеральной воды и... молочной продукции).

Эффект этих мер весьма условен: после нескольких месяцев простоя торговли алкоголем и признания неэффективности первоначально предлагавшейся системы со второй попытки ее сумели внедрить. Однако, по данным за 2019 год, доля контрафакта в продажах составляет 30-40% против 24% в 2007-м. При этом повышение сбора налогов обусловлено не расширением налогооблагаемого объема напитков, а неоднократным повышением акцизов.

Система «Платон» увеличивает себестоимость перевозок почти на 4-6%, которые благополучно компенсируют потребители.

Наконец, сегодня раскручивается третья волна «цифровизации»: на этот раз производители рыбы и молока, обуви и минеральной воды должны подключаться к специальной информационной системе «Честный знак», которая присвоит товару код, содержащий максимально возможную информацию о продукции и ее продвижении от производителя к конечному потребителю. Код должен быть физически наклеен на товар и отражаться в каждом кассовом чеке (!).

Стоимость предлагаемого на рынке оборудования для генерирования и изготовления кодов составляет сотни тысяч рублей, а изготовление одного кода типа Data Matrix может достигать до 50 копеек.

Подобной системы, замечу, пока не существует практически нигде. Да, конечно, в большинстве стран имеются системы контроля происхождения товара, но это, как правило, обычные штрих-коды и информация об ингредиентах и калорийности продукции, а также имеющихся в ней аллергенах.

Прослеживать путь бутылки молока от фермера к покупателю с помощью единой электронной системы никому в голову не приходит.

Да, можно согласиться с тем, что качество лекарств или той же молочной продукции в России оставляет желать лучшего, но будем откровенны: основная проблема нашей фармакологии заключается не в импорте некачественных западных препаратов, а в том, что российские власти сертифицировали «Арбидол», «Актовегин», «Анаферон» и им подобные средства, которые вообще не признаны лекарствами нигде в мире (а во многих странах названы вредными), ради выгоды связанных с чиновниками фармацевтических компаний.

Российские сыры и молочка страдают вовсе не от недостаточной цифровизации, а от «контрсанкций», введенных российским государством ответ на меры западных стран.

Это вызвало дефицит животных жиров, массово заменяемых сегодня пальмовым маслом (импорт которого в Россию по сравнению с 2014 годом вырос на 350 тыс. т) и другими низкосортными субститутами.

Да, в мире есть много примеров добровольных сертификаций (как, например, USDA Organic в США или EU Organic Logo в Европейском Союзе, применяющихся для обозначения продукции, изготовленной без применения пестицидов, антибиотиков, химических удобрений и генетически модифицированных растений или организмов). Но такая сертификация проводится некоммерческими ассоциациями производителей. Более того: власти заботятся прежде всего о том, чтобы улучшение качества продукции не было накладным для производителей: в США, например, до 75% потраченных средств возмещается по линии Министерства сельского хозяйства. В России все организовано иначе. Совсем иначе.

Реальными бенефициарами «цифровизации» экономики выступают не граждане и не бизнес, а конкретные коммерческие структуры или чиновники.

В истории с ЕГАИС, как многие отмечали, имелся явный интересант – близкая к ФСБ малоизвестная компания «Научно-технический центр «Атлас», занимавшаяся изготовлением программного продукта. После того как она не справилась с задачей, ее заменил Главный научно-исследовательский вычислительный центр Федеральной налоговой службы.

В эпической истории с «Платоном» выгодоприобретателем была компания «РТ-Инвест Транспортные системы». Замечу: за три с половиной года с момента введения «Платона» с водителями грузовиков было собрано 77 млрд рублей, из которых «РТ-Инвесту» досталось... 47,5 млрд, или 62%.

В случае с обязательной маркировкой «уши» видны с еще большей дистанции: оператором системы является «Центр развития перспективных технологий». «Перспективность» предлагаемой технологии гарантируется тем, что ЦРПТ получил статус оператора системы без конкурса и во многом является автором законов и правил, на основе которых внедряется новая система.

При этом стремление заработать столь сильно, что и тарифы индексируются без поправок на кризис, и сами новые меры, типа маркировки молочной продукции, внедряются прямо в разгар пандемии.

В последнее время «независимые эксперты» изощряются в доказательствах того, какие несметные радости принесет россиянам маркировка продукции по новой технологии. Некоторые рискуют утверждать, что нелегальный оборот непродовольственных товаров в прошлом году составил в России 5,2 трлн рублей – при том, что, согласно Росстату, весь объем рынка таких товаров не превысил 17,5 трлн. Иначе говоря, предполагается, что без применения системы кассовых аппаратов реализуется около 30% всего ширпотреба и товаров длительного пользования, что представляется попросту невероятным.

Конечно, в результате маркировки могут быть выявлены отдельные нарушения, но только что-то мне подсказывает, что и сегодня продавцы хорошо знают, какие детские игрушки ввезены без должной сертификации из братского Китая и сколько пальмового масла подмешано в якобы натуральный продукт.

Замечу, что с 2015 по 2019 год, по данным Роспотребнадзора, доля такой продукции сократилась с 60-80% до 20-25%, и решать эту проблему надо не «цифровизацией», а восстановлением разрушенных по политическим мотивам производственных цепочек.

Экономика – это саморегулирующаяся система, работающая по принципу разумной достаточности. Многочисленные концепции сертификации возникают по банальной причине: они выгодны бизнесу. Стандартизация позволяет экономить на издержках и взаимозаменяемости комплектующих; добровольная сертификация подчеркивает качество и особые характеристики продукции; отдельные значки указывают на продукты для диабетиков или вегетарианцев.

Для всего остального есть банальная практика судов и претензий.

Ежедневно, а то и по несколько раз в день становится известно об отзыве то партии безалкогольных напитков, то оливкового масла, то санитайзера для рук, то плохо промытого салата.

Дела против продавцов некачественных медпрепаратов десятками слушаются в американских и европейских судах, которые присуждают пострадавшим миллионные компенсации. И если предприниматели идут на подлог или допускают ошибки, это

обходится им крайне дорого. Данная практика существовала десятилетия до всякой «цифровизации» и требует всего лишь уважения к закону. Не более того.

Мы слышим, чтобы нечто подобное происходило в России? Или мы снова хотим достичь «коммунизма» в отдельно взятой стране, минуя «период развитого капитализма»? Лично у меня нет сомнения, что для бенефициаров «цифровизации» некоторых отраслей экономики коммунизм либо наступил, либо вот-вот наступит – но что в очередной раз делать остальным россиянам?

Росстат недавно сообщил, что реальные доходы населения упали во втором квартале на 8% (учитывая, что инфляция к тому же периоду прошлого года составила 3,2%, это означает, что номинальные доходы якобы снизились не так сильно – на 4,7-5,1%) – но в то же время Федеральное казначейство зафиксировало сокращение поступлений НДФЛ на... 16,4%. Россия не США: подоходный налог взимается со всех и в момент получения средств, так что не исключено, что ситуация с доходами намного хуже, чем кажется. Может, стоит задуматься о повышении благосостояния граждан, а не о таких «цифровых играх»? Если последние не дают кому-то покоя, можно закупить игровые приставки. У близких к государству «предпринимателей» на это денег точно хватит...

https://www.gazeta.ru/column/vladislav_inozemcev/13164817.shtml

ТАСС; 2020.29.07; ВЛАСТИ ЧУКОТКИ СЧИТАЮТ, ЧТО РАЗВИТИЕ СЕВМОРПУТИ РЕШИТ ВОПРОС ВЫВОЗА ЯДЕРНОГО ТОПЛИВА С АЭС

Развитие инфраструктуры Северного морского пути позволит решить ряд ключевых вопросов транспортной доступности Чукотского АО, в том числе вопрос с вывозом ядерного топлива с Билибинской атомной электростанции, сообщил ТАСС первый заместитель начальника окружного департамента промышленной политики Андрей Быков.

Проект по вывозу отработанного ядерного топлива с Билибинской АЭС через Северный морской путь был разработан еще в 2017 году, однако финансирование для строительства специализированного судна, подходящего для этих целей, выделено не было. Планируется, что к 2021 году Билибинскую АЭС полностью выведут из эксплуатации – ее заменит плавучая атомная теплоэнергостанция в Певеке, однако даже после остановки АЭС на ней планируют продолжить работу две трети персонала.

«Сформирован перечень проектов, реализация которых на территории Чукотского автономного округа, в рамках развития Северного морского пути, позволит решить вопросы вывоза ядерного топлива Билибинской АЭС и улучшить транспортную доступность региона и месторождений округа. Это строительство нового терминала порта Певек на мысе Наглейнын, оснащение его портовым флотом для работы круглогодично, перевалка грузов Баимского ГОКа в порту Провидения с судов ледового класса на конвенционные суда и реконструкция морского порта Провидения», – сказал Быков.

Он добавил, что использование портов Певек и Провидения позволит оптимально решить поставленную **президентом России Владимиром Путиным** задачу по увеличению к 2024 году грузопотока по СМП до 80 млн тонн. В конце июля, выступая с отчетом в Госдуме, премьер **Михаил Мишустин** заявил, что необходимо связать все регионы транспортными артериями, создать инфраструктуру Северного морского пути как альтернативного транспортного коридора. Это, по заявлению **Мишустина**, позволит привлечь дополнительную грузовую базу, будет способствовать социально-экономическому развитию регионов и страны в целом.

<https://tass.ru/ekonomika/9072599>

ТАСС; 2020.29.07; ПОД ВОЛГОГРАДОМ ОТРЕМОНТИРУЮТ 20 КМ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТРАССЫ В 2020 ГОДУ

Ремонт 20-километрового участка федеральной трассы Р-228 Сызрань – Саратов – Волгоград завершится в 2020 году. Об этом сообщил в среду губернатор Волгоградской области Андрей Бочаров, проинспектировав на месте ход выполнения работ.

«Мы помним, какой эта дорога была в 2014 году, какие вопросы были к безопасности движения. За эти годы почти 90% приведено в нормативное состояние, в этом году еще 20 км дороги сделаем. Дорога уже сегодня соответствует запланированным показателям», – приводит слова губернатора его **пресс-служба**.

Бочаров уточнил, что на сызранском направлении много мостов, которые нуждаются в ремонте, один из них – через реку Ерзовка в Городищенском районе, который полностью приведут в порядок в течение 2020-2022 годов.

Начальник федерального казенного учреждения (ФКУ) Упрдор Москва – Волгоград Юрий Сорокин отметил, что мост через Ерзовку протяженностью 271 метр построен в 1990-х годах, за почти 30 лет эксплуатации на нем образовались дефекты, влияющие на грузоподъемность и безопасность сооружения. Ремонт левой части моста начался в апреле 2020 года и идет с опережением графика. Специалистам предстоит обновить гидроизоляцию, водоотводы, заменить асфальтобетонное покрытие, а также отремонтировать пешеходные дорожки с лестничными сходами, такие же работы в 2021-2022 годах выполнят и с правой стороны моста.

«В результате мы восстановим грузоподъемность искусственного сооружения до 20 т, приведем в нормативное состояние проезжую часть моста и подходы к нему, а также полностью обустроим пешеходные дорожки», – сказал Сорокин.

По данным **пресс-службы** администрации Волгоградской области, наведение порядка в дорожном хозяйстве региона, конструктивное взаимодействие с федеральным центром и участие в реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** за шесть лет позволили охватить работами более 2,1 тыс. км дорог. До 2024 года с учетом всех программ в регионе планируется реализовать еще не менее 240 основных проектов, в том числе построить третью и четвертую очереди пускового комплекса моста через Волгу, завершить реконструкцию мостового перехода по плотине Волжской ГЭС, построить новый мост через Волго-Донской судоходной канал и 12 км дороги в обход Волгограда, построить и отремонтировать сотни километров городских и сельских дорог.

<https://tass.ru/v-strane/9073429>

ТАСС; 2020.29.07; В ЛИПЕЦКОЙ ОБЛАСТИ УЛОЖИЛИ АСФАЛЬТ НА ДОРОГЕ, КОТОРАЯ НЕ РЕМОНТИРОВАЛАСЬ С 1980-Х ГОДОВ

Новый асфальт уложили на семикилометровой автодороге, соединяющей региональную трассу Липецк – Данков с селом Грязновкой в Липецкой области. Об этом сообщил в среду журналистам глава администрации региона Игорь Артамонов.

«В Лебедянском районе сданы в эксплуатацию два участка дорог. Новый асфальт появился на семикилометровом участке дороги на Каменную Лубну – от поворота с трассы Липецк – Данков до села Грязновки», – сказал Артамонов. Он сослался на местных жителей, которые утверждают, что ремонта эта дорога не видела с 1980-х годов. «Теперь здесь ровное двухслойное покрытие и укрепленные щебнем обочины», – отметил глава региона, подчеркнув, что работы велись по **нацпроекту «Безопасные и качественные автодороги»**.

Артамонов напомнил в этой связи, что приведение в порядок дорог является одним из приоритетов в работе областных властей. «Большая работа в данном направлении выполнена, и многое еще предстоит сделать, каждый год будем стараться увеличивать финансирование и наращивать темпы», – заверил он.

В **пресс-службе** областной администрации ТАСС пояснили, что для ремонта автодороги использовалась передвижная лаборатория, которая проверяет качество работы по 19 параметрам.

«Компьютер, подключенный к камерам и датчикам, рисует автодорогу во всех подробностях: инженер видит продольный и поперечный уклоны, ширину, ровность. Сцепление колес с покрытием проверяют с помощью специального прицепа», – сказал собеседник агентства. Он пояснил, что за показателями вместе с инженером следили проходящие практику студенты областного гостехуниверситета.

Сейчас в регионе есть две подобные лаборатории. В год с их помощью специалисты должны обследовать около 4 тыс. км дорог.

<https://tass.ru/v-strane/9076977>

РИА НОВОСТИ; 2020.29.07; В ПЕТРОЗАВОДСКЕ ОБСУДИЛИ ТРАНСПОРТНОЕ СБЛИЖЕНИЕ КАРЕЛИИ И БЕЛОРУССИИ

Вопрос обеспечения транспортной доступности между Карелией и Республикой Беларусь стал одним из ключевых на встрече Государственного секретаря Союзного государства Григория Рапота и главы Республики Карелия Артура Парфенчикова.

«Сейчас мы работаем над проектом создания высокоскоростной железной дороги между Санкт-Петербургом и Гамбургом, через Минск, Варшаву, Берлин. Это откроет дополнительные возможности для региона. Ещё одна перспективная отрасль – туризм. В Карелии есть объекты туристического интереса», – сказал Рапота.

В свою очередь Парфенчиков отметил важность такого рода проектов.

«Мы понимаем, что с логистики начинается все. Это намного упростит туризм и прямой рейс, конечно, нужен. Поэтому мы уделяем большое внимание этому вопросу», – сказал глава Карелии.

Кроме того, на встрече обсуждались возможности запуска прямого авиасообщения между Петрозаводском и Минском.

«Нам кажется, что экономика таких рейсов будет достаточно интересной. Желающих съездить в Беларусь у нас немало. И у жителей Беларуси появится возможность побывать в Карелии, которая имеет множество уникальных туристических объектов», – отметил Парфенчиков.

По его мнению, развитие логистики должно повлечь усиление экономических связей и рост товарооборота, который в перспективе должен достичь 100 миллионов долларов в год.

«Именно такая цифра ставилась на встрече с Президентом Беларуси Александром Лукашенко в 2018 году. Но мы находимся в начале пути в достижении этой цели», – сообщил Парфенчиков.

По данным таможенных органов РФ и Росстата, по итогам первого квартала 2020 года объем внешней торговли Республики Карелия с Республикой Беларусь составил 4,7 миллиона долларов.

В эти дни проходит пресс-тур российских и белорусских журналистов в рамках совместного проекта Постоянного комитета Союзного государства и МИА Россия сегодня. В программе визита – круглый стол в Карельском научном центре Российской академии наук, посвященный экологической безопасности Союзного государства и совместным разработкам ученых двух стран, посещение предприятия белорусского холдинга «Амкодор» в Петрозаводске, встреча с белорусским землячеством региона.

<https://ria.ru/20200729/1575107329.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.29.07; НА ГОСУСЛУГАХ ЗАПУСТИЛИ ФОРМУ ДЛЯ ПРИБЫВАЮЩИХ ИЗ-ЗА РУБЕЖА РОССИЯН

Форма для прибывающих в Россию граждан запущена на портале госуслуг во исполнение постановления главного санитарного врача о предотвращении распространения коронавируса, сообщили РИА Новости в **пресс-службе** Минкомсвязи.

В середине июля Роспотребнадзор сообщал, что россиянам, которые будут приезжать из-за рубежа регулярными рейсами, надо заполнять форму на портале госуслуг и в течение трех дней загружать в нее результаты теста на COVID-19. Заполненные анкеты в течение суток должны передаваться в территориальные органы Роспотребнадзора по месту дальнейшего следования прибывших.

Как рассказали в Минкомсвязи, такая форма появилась на портале госуслуг. «Форма на госуслуги была выведена для того, чтобы возвращающиеся из-за границы регулярными рейсами оставляли информацию о тесте на коронавирус. Такие требования предусмотрены постановлением главного государственного санитарного врача Российской Федерации от 07.07.2020 № 18 «О внесении изменений в постановление Главного государственного санитарного врача Российской Федерации от 18.03.2020 № 7 «Об обеспечении режима изоляции в целях предотвращения распространения COVID-19», – сказали в **пресс-службе** министерства.

<https://ria.ru/20200729/1575106762.html>

ТАСС; 2020.29.07; ПОСОЛЬСТВО РФ ОРГАНИЗОВАЛО ЭВАКУАЦИЮ 27 РОССИЯН ИЗ КНДР

Посольство РФ в КНДР способствовало возвращению из этой страны 27 россиян, которые вернулись в Россию в среду. Об этом сообщается на странице диппредставительства в Facebook.

«29 июля из КНДР на родину вернулись 27 россиян», – указано в сообщении. Как отметило посольство, с учетом закрытых границ, сохраняющегося запрета на передвижение по территории КНДР и отмены международных авиарейсов решить задачу их эвакуации было непросто, однако ее удалось «провести успешно и без сбоев» при помощи корейских официальных лиц, МИД РФ, ОАО «РЖД» и других российских ведомств и организаций.

Из Пхеньяна россияне, в том числе 10 детей, поездом отправились до пограничной станции Туманган, откуда, предварительно пересев в российские пассажирские вагоны, прибыли на пограничную станцию Хасан Приморского края. Оттуда они направятся во Владивосток, а затем до мест проживания в разных регионах страны. «Перед поездкой россияне были неоднократно осмотрены врачами, проверены на предмет наличия заболеваний, прошли длительный карантин и имеют медицинские сертификаты, подтверждающие отсутствие у них коронавируса», – сообщили в диппредставительстве.

Несмотря на это, вернувшиеся из КНДР сограждане еще раз пройдут медицинское обследование, подчеркнули в посольстве.

Ранее российское диппредставительство в Пхеньяне сообщило, что власти КНДР рекомендовали иностранным дипломатам воздержаться от поездок по стране в связи с возможной вспышкой коронавирусной инфекции в городе Кэсон.

26 июля Центральное телеграфное агентство Кореи (ЦТАК) сообщило, что у нелегально перешедшего границу перебежчика из Южной Кореи наблюдаются симптомы, похожие на заболевание, вызываемое коронавирусом. В этой связи в Кэсоне с 24 июля был введен режим строгого карантина. 25 июля председатель Госсовета КНДР Ким Чен Ын провел экстренное заседание политбюро ЦК Трудовой партии Кореи (ТПК) для обсуждения данной ситуации.

По официальной информации, в КНДР на данный момент не зафиксировано ни одного подтвержденного случая инфицирования коронавирусом. С конца января в стране были приняты срочные меры по защите от распространения заболевания, которые включали закрытие границ, прекращение работы школ и введение общенационального карантина.

<https://tass.ru/obschestvo/9075233>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.29.07; ФАСАД РОССИЙСКОГО УНИВЕРСИТЕТА ТРАНСПОРТА В МОСКВЕ РАСПИШУТ ГРАФФИТИ КО ДНЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА

На фасаде административного корпуса **Российского университета транспорта**, расположенного по адресу: ул. Образцова, д. 9, стр. 9, появится граффити с изображением железнодорожных путей. Об этом Агентству городских новостей «Москва» сообщили в **пресс-службе** вуза.

«Изображение символа транспортной системы и ее инфраструктуры – расходящихся и сходящихся путей – появится на стенах **Российского университета транспорта** ко Дню железнодорожника, который традиционно отмечается в первое воскресенье августа. Открытие тематической росписи фасадной стены административного корпуса вуза, символизирующей современный железнодорожный транспорт в стиле стрит-арт, состоится в пятницу, 31 июля, в 14:00», – сказал собеседник агентства.

Он уточнил, что роспись выполнена молодыми мастерами Дома художника транспортного вуза.

«Художники презентуют декоративную композицию с многочисленными расходящимися во все стороны путями, напоминающую капиллярную систему. Силуэты вагонов, одиноких и образующих большие составы, представляют единый узор в ярком цвете. Роспись выполнена молодыми художниками Дома художника транспортного вуза. В этот день также состоится открытие выставки, посвященной истории железнодорожного транспорта, где будут представлены разделы живописи, графики, плаката. Выставка продлится до 12 августа», – добавили в **пресс-службе**.

<https://www.mskagency.ru/materials/3027287>

РИА НОВОСТИ; 2020.29.07; АВТОМАТИЗАЦИЕЙ РАБОТЫ УЧЕБНОГО ЦЕНТРА «ПУЛКОВО» ЗАЙМУТСЯ ШКОЛЬНИКИ

Российские школьники и студенты займутся автоматизацией работы учебного центра аэропорта «Пулково», они разработают специальные программы для планирования его ресурсов, говорится в сообщении «Кружкового движения» НТИ.

Хакатон Pulkovo.Hack пройдет 14-16 августа в формате онлайн. Принять участие в нем смогут ученики 8-11 классов и студенты 1-2 курсов вузов из любых регионов страны. Лучшие команды смогут пройти стажировку на площадке «Пулково», а также принять участие в финале всероссийского конкурса «Цифровой прорыв».

В рамках мероприятия участникам предложат решить две задачи, основанные на анализе данных. Первая предполагает создание программы, которая на основе таблиц с различными данными составляет итоговое расписание учебного центра аэропорта. Второе задание подразумевает расчет пропускной способности учебного центра «Пулково» для обучения внешних заказчиков: командам надо будет оценить загрузку и пропускную способность центра, спрогнозировать возможные объемы продаж услуг и по результатам расчета составить план-график.

«Участники «Кружкового движения» НТИ не раз доказывали, что способны в короткий срок и даже дистанционно, находясь в разных городах, создавать программные продукты, новые устройства, технологии. Именно поэтому все больше компаний хотят поработать с нашими технологическими командами. А мы готовы предложить партнерам новые интересные форматы работы с молодыми талантами», – отметила директор по стратегическому развитию «Кружкового движения» Наталья Кравченко.

«Кружковое движение» НТИ – всероссийское сообщество энтузиастов технического творчества, созданное на базе НТИ. Цель организации – создать в России экосистему, которая объединит технологических энтузиастов, крупные компании, госкорпорации, проекты на стыке образования, науки и технологического бизнеса.

К началу 2020 года «Кружковое движение» насчитывало более 200 тысяч участников. Организация проводит ежегодные олимпиады НТИ и проектные школы «Практики будущего», где школьники и студенты учатся решать сложные технологические задачи и доводить свои решения до конечного продукта. В процессе работы школьники учатся инженерному мышлению, приобретают навыки работы в команде, тренируются ставить цели и ориентироваться на результат.

<https://ria.ru/20200729/1575121108.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.29.07; В СОВФЕДЕ ПРОКОММЕНТИРОВАЛИ ВОЗМОЖНУЮ УСТАНОВКУ АЛКОЗАМКОВ НА НОВЫЕ АВТО

Идея установки алкозамков на автомобили требует проработки: в случае новых машин это вполне допустимо, по уже используемым авто есть вопросы, также сначала нужно доработать технологию и меры безопасности, заявил **зампредседателя комитета Совфеда по экономической политике Валерий Васильев**.

Минпромторг РФ до конца года планирует разработать концепцию массового внедрения в России алкозамков – приборов блокировки зажигания при выявлении алкоголя в выдохе водителя, ведомство проработает вопрос о стимулировании автопроизводителей устанавливать приборы в машины, сообщает газета «Коммерсант» со ссылкой на протокол совещания в министерстве.

«Для новых автомобилей такой подход является вполне допустимым. Но что делать с огромным количеством уже используемых автомобилей, пока совершенно не понятно. В частности, в большинстве импортных автомобилей замки и сигнализация действуют как единое целое, и смена замка, как правило, требует замены сигнализации, если она не самого последнего образца, а значит, требование замены замков на алкозамки – это как минимум удвоение затрат для автовладельца», – сказал Васильев РИА Новости.

По его словам, в СМИ называлась стоимость алкозамков – от 25 до 120 тысяч рублей. Замена сигнализации также будет стоить автоладельцу 60-100 тысяч рублей в среднем. Сенатор задался вопросом, почему алкозамки нужно часто тестировать. «И не является ли это лазейкой для того, чтобы у автоладельца появились дополнительные затраты, а соответствующие службы имели дополнительные доходы», – сказал парламентарий.

Он отметил, что непонятно, какую дополнительную инфраструктуру нужно создать, чтобы можно было без проблем обслуживать алкозамки. «Главное, что пока даже у производителя нет стопроцентной уверенности в том, что алкозамки будут безопасны, то есть не будут блокировать двигатель на ходу, а это сопряжено с важнейшим вопросом безопасности граждан», – заявил Васильев.

Сенатор полагает, что пока «не будут завершены все технические вопросы по возможности массового выпуска алкозамков и серьезно протестирована безопасность их использования, говорить о массовом применении определенно рано». По его словам, когда эти работы завершат, законодатели смогут заняться разработкой и принятием стандартов, обработкой нормативно-правовой базы их использования.

«Нельзя забывать и о том, что также потребуется вводить новые стандарты по составу жидкости для омывания стекол, чистки салонов... Наконец, встает вопрос возможности использования антисептических средств в салоне автомобиля, о необходимости которой мы только и говорили последние полгода», – подчеркнул Васильев.

С другой стороны, когда речь идет о школьных автобусах, транспорте для перевозки людей, «устанавливать алкозамки необходимо незамедлительно, тем более что в пилотном режиме, в частности, на школьных автобусах, эта система опробовалась», полагает парламентарий. Также нужно изучить опыт европейских стран по использованию этой системы безопасности, возможно, отдельные их наработки следует взять на вооружение, заключил сенатор.

<https://ria.ru/20200729/1575125289.html>

ИЗВЕСТИЯ; 2020.29.07; В ГОСДУМЕ ПРЕДЛОЖИЛИ НАЧАТЬ УСТАНОВКУ АЛКОЗАМКОВ С АВТОМОБИЛЕЙ КАРШЕРИНГА

Начать установку алкозамков в России следует с автомобилей каршеринга, рассказал «Известиям» **член комитета Госдумы по транспорту и строительству Александр Васильев** в среду, 29 июля.

Ранее в этот день сообщалось, что Минпромторг планирует до конца 2020 года разработать «концепцию внедрения в массовое потребление» алкозамков – приборов, которые могут блокировать зажигание при выявлении паров алкоголя в выдохе водителя.

Смотри в оба: нелегальный техосмотр может закончиться тюрьмой

Что грозит по новому закону неаккредитованным операторам и экономным автоладельцам

«Мы сейчас не можем судить о том, насколько эффективны или неэффективны алкозамки, как они будут работать. Возможно, кто-то найдет способ их обмануть. Поэтому логично, что внедрять их на всех автомобилях, в том числе новых, нельзя», – сказал Васильев.

По его мнению, обкатать технологию можно в набирающем обороты секторе транспортных средств – каршеринге.

«В России, к сожалению, бесконтрольное движение людей на каршеринге. До сих пор нет обмена базами данных по лишенным правам. И поэтому я считаю эту технологию надо здесь использовать», – сказал депутат.

Только по результатам эксперимента с каршерингом можно будет рассмотреть вариант установки алкозамков на другие виды транспорта, включая общественный.

В апреле 2018 года ГИБДД начала подготовку плана по реализации долгосрочной стратегии безопасности движения, согласно которому власти России рассчитывают достичь нулевой смертности в ДТП к 2030 году. В числе мер обсуждалась установка на автомобилях алкозамков.

В апреле 2019 года председатель Мосгордумы Алексей Шапошников предложил оснастить автомобили такси и каршеринга алкозамками. Отмечалось, что за последнее время москвичи все чаще жалуются на некачественное оказание услуг по перевозке пассажиров.

<https://iz.ru/1041450/2020-07-29/v-gosdume-predlozhili-nachat-ustanovku-alkozamkov-s-avtomobilei-karsheringa>

РИА НОВОСТИ; 2020.29.07; МИРОНОВ СЧЕЛ СОМНИТЕЛЬНОЙ ИДЕЮ ВНЕДРЕНИЯ АЛКОЗАМКОВ ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ

Лидер «Справедливой России» Сергей Миронов считает сомнительным предложение ввести алкозамки для автомобилей в России: по его мнению, лучше эффективно использовать имеющиеся средства для борьбы с пьянством на дорогах.

Минпромторг РФ до конца года планирует разработать концепцию массового внедрения в России алкозамков – приборов блокировки зажигания при выявлении алкоголя в выдохе водителя – и проработает вопрос о стимулировании автопроизводителей устанавливать алкозамки в машины, написала в среду газета «Коммерсант» со ссылкой на протокол совещания в министерстве.

Лидер СР, которого цитирует его **пресс-служба**, считает, что большинство водителей – нормальные люди, которые не собираются пьяными садиться за руль, а после таких апгрейдов «самое скромное авто будет стоить как автомобиль премиум-класса».

«Почему они (водители) должны платить за это чудо техники? А если гаджет отреагирует на квас, кефир, санитайзер, салфетки для стекол, лекарства? Вдруг ему что-то не понравится, и он накажет невиновного. Разумеется, нас будут заверять, что алкозамок не обмануть, но гладко бывает только на бумаге. Что касается безответственных любителей показаться под хмельком, то у нас наверняка найдутся «кулибины», которые придумают «антизамок», и потом придется придумывать санкции за их использование. Давайте лучше не начинать эту сомнительную эпопею, а эффективно использовать имеющиеся средства для борьбы с пьянством на дорогах», – добавил политик.

<https://ria.ru/20200729/1575120876.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.29.07; ЭКСПЕРТ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ИДЕЮ О ВНЕДРЕНИИ АЛКОЗАМКОВ ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ

Внедрение алкозамков для автомобилей приведет к созданию рынка по их снятию, заявил РИА Новости **представитель рабочей группы НТИ «Автонет» Ярослав Федосеев**.

«Эффект может оказаться положительным. Сама идея не нова. Многие автопроизводители уже активно внедряют такие технологии, в частности алкозамки планировала ставить Volvo. Тем не менее, по третьему закону Ньютона любое действие рождает противодействие. Появление такой системы неизбежно приведет к созданию рынка по их снятию», – считает Федосеев.

Ранее «Коммерсант» со ссылкой на протокол совещания в Минпромторнег сообщил о планах разработать концепцию массового внедрения в России алкозамков – приборов блокировки зажигания при выявлении алкоголя в выдохе водителя. Ведомство также планирует проработать вопрос о стимулировании автопроизводителей на установку нового оборудования.

Цены на алкозамки варьируются от 25 до 120 тысяч рублей, отмечает издание. Готовый алкозамок стоимостью 79 тысяч рублей есть только у ООО «Научно-производственная фирма «Мета», представители которого присутствовали на совещании.

<https://ria.ru/20200729/1575083534.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.29.07; АВТОЭКСПЕРТ ОЦЕНИЛ ИДЕЮ ВНЕДРЕНИЯ АЛКОЗАМКОВ В РОССИИ

Идея внедрения алкозамков перспективна, поскольку не требует больших затрат и каких-то карательных мероприятий для ее реализации, считает **председатель «Движения автомобилистов России» Виктор Похмелкин**.

Эксперт указал на то, что в первую очередь такие приборы стоит в принудительном порядке ставить на автомобили, владельцев которых лишили прав за вождение в нетрезвом виде.

Похмелкин предположил, что система алкозамков будет проверять на наличие алкоголя только водителей. По его мнению, не вызовет проблем и устройство, которое станет также срабатывать на пассажиров.

Хотя он заявил, что если в авто нельзя будет ездить пьяным даже на пассажирском сиденье, то это не проблема.

«На худой конец, если любой человек в автомобиле должен быть трезвым, то тоже неплохо. Пьяного придется отправлять на такси. Или общественным транспортом. Я думаю, это вопрос решаемый. Я думаю, это все учтено. Самый верный способ предотвратить правонарушение – это физическое препятствие», – заявил он в комментарии НСН.

Ранее «Коммерсант» сообщил о планах Минпромторга разработать концепцию массового внедрения в России алкозамков – приборов блокировки зажигания при выявлении алкоголя в выдохе водителя.

<https://ria.ru/20200729/1575095552.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.29.07; ЭКСПЕРТ РАССКАЗАЛ О ФИНСКОМ ОПЫТЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АЛКОЗАМКОВ

Алкозамки применяются в Финляндии с 2008 года, и ежегодно ими пользуются примерно 400 водителей, которые по-разному относятся к данному ограничению, рассказала РИА Новости **представитель Финского агентства транспорта и коммуникаций Traficom Марита Лейтю**.

Минпромторг РФ до конца года планирует разработать концепцию массового внедрения в России алкозамков – приборов блокировки зажигания при выявлении алкоголя в выдохе водителя – и проработает вопрос о стимулировании автопроизводителей устанавливать алкозамки в машины, написала в среду газета «Коммерсант» со ссылкой на протокол совещания в министерстве.

Выпьешь – не поедешь. Россиян посадят под алкозамок В РФ планируют оснастить автомобили алкозамками. Перед запуском при выявлении алкоголя они будут блокировать

зажигание. Эксперты опасаются, что данные устройства могут оказаться неточными и реагировать на омыватель или даже парфюм.

В 2019 году в Финляндии зарегистрировано около 19 тысяч случаев вождения автомобиля в пьяном виде. Право использовать алкозамок получают водители, виновные в вождении автомобиля в алкогольном опьянении и не имеющие других запретов для управления транспортным средством. Право использовать алкозамок может быть предоставлено полицией до суда. Алкозамок может быть установлен в одно или несколько транспортных средств, управляемых одним человеком. В Финляндии применяется аренда алкозамков.

На текущий момент использование алкозамка в автомобиле стоит примерно 70 евро в месяц. Использование алкозамка является условным запретом на вождение транспортного средства и применяется минимум от 1 года до трех лет. На всё время действия условного запрета в водительских правах ставится специальная метка, о том, что данный человек может водить транспортное средство исключительно с алкозамком. По истечении запрета данная метка снимается. При нарушении запрета человек лишается водительских прав пожизненно.

«В Финляндии в период с 2012 по 2016 год 1 690 водителей выбрали право на управление автомобилем с алкозамком. Средний возраст водителей был 51 год, и 84% нарушителей были мужчинами. Самому молодому водителю было 20 лет, самому старому – 82», – рассказала Лейтю.

В проводимых агентством исследованиях большинство опрошенных водителей, использовавших алкозамок, отмечают, что он помог им избежать вождения после употребления алкоголя. Примерно треть всех использовавших алкозамок заявили о желании его сохранить и после окончания наказания. В Финляндии средняя продолжительность использования алкозамка составляет 506 дней.

«Лица, осужденные за вождение в состоянии алкогольного опьянения, по-разному оценивали данное условное наказание. Некоторые считают её позорным напоминанием об алкогольном опьянении, другие – помощником в управлении собственной жизнью, но почти все водители чувствовали себя неловко, выдыхая воздух в присутствии других людей», – отметила она.

Представитель транспортного агентства считает, что за годы использования алкозамка отношение водителей к данной мере улучшилось и стало более позитивным.

По данным полиции Финляндии, устанавливать и снимать алкозамки в транспортное средство могут только авторизованные властями компании. Алкозамок представляет собой устройство, по виду напоминающее рацию, установленную в машине. Для того чтобы завести транспортное средство водитель делает выдох с использованием прибора. Если в выдыхаемом воздухе содержится более 0,1 миллиграмм на литр алкоголя – машина не заведётся. Также требуется повторение теста во время вождения. В случае обнаружения алкоголя, автомобиль не остановится, но будет постоянно звучать клаксон. Каждые 60 дней водитель обязан предоставить автомобиль поставщику услуг для снятия показаний прибора.

<https://ria.ru/20200729/1575105447.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.29.07; АЛТАЙСКИЙ КРАЙ ДОБИЛСЯ ПЕРЕДАЧИ АВТОТРАССЫ В ФЕДЕРАЛЬНУЮ СОБСТВЕННОСТЬ

Власти Алтайского края по инициативе губернатора Виктора Томенко добились досрочной передачи автодороги, соединяющей Барнаул с Казахстаном, в федеральную

собственность, экономия для бюджета региона составит 2,4 миллиарда рублей, сообщает краевое правительство.

Власти сообщили, что 23 июля было подписано постановление правительства РФ, согласно которому в перечень федеральных трасс внесена автодорога Барнаул – Павловск – Ребриха – Мамонтово – Романово – Родино – Кулунда – граница с республикой Казахстан. Трасса имеет межгосударственное значение – она соединяет столицу Алтайского края и ряд районных центров с выходом на Казахстан.

«Первоначально объект должен был стать федеральным в 2027 году. Благодаря инициативе губернатора Виктора Томенко о включении дороги в индивидуальную программу социально-экономического развития Алтайского края на 2020-2024 годы при взаимодействии с **Росавтодором** и **Минтрансом** страны удалось перенести срок передачи на 7 лет», – говорится в сообщении.

В краевом правительстве сообщили, что протяженность дороги – около 400 километров, для поддержания трассы в нормативном состоянии ежегодно требуется около 600 миллионов рублей, которые ранее выделялись из бюджета Алтайского края. Таким образом, за счет передачи дороги в федеральную собственность краевой дорожный фонд в ближайшие 7 лет сэкономит 4,2 миллиарда рублей.

«Передача дороги Барнаул – Павловск – граница с республикой Казахстан в федеральную собственность означает, что средства на ее содержание, ремонт, реконструкцию будут выделяться совершенно в других объемах. А мы деньги, которые тратились на ее содержание, направим на другие дороги края», – приводятся в сообщении слова Томенко.

Кроме того, выделение федеральных средств позволит существенно увеличить темпы обновления трассы. Во второй половине текущего года Алтайский край получит около 200 миллионов рублей из федерального бюджета. На эти средства дорожники приведут в нормативное состояние три участка, а также начнут подготовку к зиме. В дальнейшем капитальным обновлением дороги под названием А-321 «Барнаул – Павловск – граница с республикой Казахстан» будет заниматься ФКУ Упрдор «Алтай».

<https://ria.ru/20200729/1575098425.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.29.07; БОЛЕЕ 300 ПРИДОРОЖНЫХ ОБЪЕКТОВ ПРИВЕЛИ В ПОРЯДОК В ПОДМОСКОВЬЕ

Порядка 343 объектов, расположенных вдоль дорог, привели в порядок на территории Московской области, говорится в сообщении **пресс-службы** Госадмтехнадзора Подмосковья.

«По результатам надзорной деятельности устранено 343 различных нарушения. Основными нарушениями являются: наличие ям, ненадлежащее состояние остановочных павильонов и прилегающих к ним территорий, несвоевременная очистка урн, наличие свалок и навалов мусора на объектах транспортной инфраструктуры, нарушения целостности дорожных ограждений.

Наибольшее количество нарушений устранено в городских округах Балашиха, Дубна, Одинцово, Химки, Подольск», – приводятся слова главы ведомства Олега Баженова.

<https://ria.ru/20200729/1575121581.html>

ТАСС; 2020.29.07; ВЭБ И ВТБ ПРЕДОСТАВЯТ КРЕДИТ НА 11,6 МЛРД РУБ. КОНЦЕССИОНЕРУ «ВОСТОЧНОГО ВЫЕЗДА»

ВЭБ.РФ, ВТБ и ООО «Башкирская концессионная компания» (БКК) заключили соглашение о предоставлении синдицированного кредита на 11,6 млрд рублей для строительства и эксплуатации платной автомобильной дороги – нового выезда из Уфы на федеральную трассу М-5 «Урал» («Восточный выезд»), говорится в сообщении **пресс-службы ВЭБа**.

«Проект реализуется в рамках концессионного соглашения, заключенного с Республикой Башкортостан. Кредит является старшим долговым финансированием в рамках концессионного соглашения. Таким образом, БКК полностью выполнены обязательства по привлечению средств частных инвесторов и финансовых организаций для успешной реализации проекта «Восточный выезд». Сумма предоставляемого ВТБ и ВЭБ.РФ кредитного лимита составляет 11,6 млрд рублей», – говорится в сообщении.

«Восточный выезд» станет первым концессионным проектом, получившим финансирование в рамках «Фабрики проектного финансирования» (оператором выступает ВЭБ). Инструмент «Фабрики» создает условия для снижения финансовых рисков при организации финансирования долгосрочных инвестиционных проектов», – отметил первый заместитель председателя ВЭБ.РФ – член правления Николай Цехомский.

Новый выезд из Уфы на автомобильную дорогу федерального значения М-5 «Урал» («Восточный выезд») – объект капитального строительства в транспортной системе России, в частности, Приволжского федерального округа, Республики Башкортостан. Проект реализуется в рамках концессионного соглашения, заключенного в 2017 году между БКК (концессионер) и Республикой Башкортостан (концедент), на принципах государственно-частного партнерства. Срок концессии составляет 25 лет. Основными участниками БКК являются «ВТБ Инфраструктурный Холдинг», входящий в группу ВТБ, и турецкий строительный и инвестиционный холдинг Limak Group. Концессионное соглашение предусматривает завершение строительства автодорожного тоннеля, строительство мостового перехода через реку Уфа и скоростной автомобильной дороги, а также создание системы взимания платы и автоматизированной системы управления дорожным движением (АСУДД). Ввод объекта в эксплуатацию запланирован в 2024 году.

<https://tass.ru/ekonomika/9077341>

ТАСС; 2020.29.07; ВЛАСТИ КАРЕЛИИ СФОРМИРУЮТ ПРОГРАММУ ПО РАЗВИТИЮ РЫНКА ГАЗОМОТОРНОГО ТОПЛИВА ДО 2026 ГОДА

Программа развития рынка газомоторного топлива в Карелии до 2026 года будет сформирована к 2021 году. Об этом ТАСС сообщили в министерстве по дорожному хозяйству, транспорту и связи республики.

«Министерством проводится разработка государственной программы «Развитие рынка газомоторного топлива в Республике Карелия на 2021 – 2026 годы», – говорится в ответе на запрос агентства.

На сегодняшний день в регионе открыта единственная автомобильная газонаполнительная компрессорная станция (АГНКС). Действующая заправка работает в Петрозаводске и эксплуатируется компанией ООО «Экогаз», с которой правительство региона в 2019 году заключило соглашение о сотрудничестве. Согласно условиям договора, предприятие построит еще два заправочных пункта в столице Карелии.

«Строительство одной АГНКС на Суоярвском шоссе в городе Петрозаводске уже ведется. Работы по строительству второй АГНКС на Пряжинском шоссе в Петрозаводске планируется начать в 2021 году», – добавили в региональном министерстве.

Министерство энергетики РФ разработало программу по развитию рынка газомоторного топлива на территории всей страны, которая подразумевает переход с бензиновых заправок на метановые. В программу входит комплекс мероприятий, среди которых строительство новых АГЗС и центров обслуживания оборудования, а также реконструкция действующих заправок.

<https://tass.ru/ekonomika/9073049>

ТАСС; 2020.29.07; РЕМОНТ БОЛЬШОГО КАМЕННОГО МОСТА ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАКОНЧИТЬ ДО КОНЦА 2021 ГОДА

Мэр Москвы Сергей Собянин в среду осмотрел ход капитального ремонта Большого Каменного моста в центре столицы.

«В Москве крупная транспортная инженерная инфраструктура, которая требует внимания и обновления. Одной из важнейших ее частей являются мосты, их огромное количество, их постоянно нужно поддерживать в надлежащем состоянии, ремонтировать и реконструировать. За последние годы мы серьезным образом реконструировали более 20 путепроводов и мостов», – сказал он.

По словам Собянина, в прошлом году были закончены работы по реконструкции Большого Москворецкого моста через Москва-реку, в этом году начались работы на Большом Каменном мосту. «Он 80 лет назад был построен и с тех пор ни разу капитально не ремонтировался, большинство его конструкций морально и физически устарели», – отметил мэр.

Он напомнил, что Большой Каменный мост является памятником архитектуры. «Надеюсь, что до конца следующего года работы будут закончены», – сказал Собянин.

По его словам, для ремонта нужно было закрывать мост, однако решено было сохранить движение транспорта и ремонтные работы проводить поэтапно. Собянин добавил, что после реконструкции работоспособность моста будет продлена на десятки лет.

О ремонте моста

Большой Каменный мост через Москву-реку был построен в 1938 году и соединил улицу Серафимовича с улицами Знаменка, Волхонка, Моховая и Боровицкой площадью. В 2007 году он был признан объектом культурного наследия. Длина мостового перехода составляет почти 480 м, ширина – 40 м.

Капитальный ремонт моста не проводился с момента его постройки, и за это время на его конструкциях появились трещины, обветшали опоры, в некоторых местах разрушились деформационные швы и гранитная облицовка. По оценкам экспертов, часть элементов моста находилась в предаварийном состоянии – с ресурсом долговечности не более двух-трех лет.

Ремонтные работы были начаты в июле. Фактически мост пересоберут заново. Пока одна половина моста закрыта на ремонт, другая будет оставаться открытой для движения пешеходов и транспорта, включая автобусы. Во время работ на мосту сохраняются две полосы движения в каждом направлении.

Специалисты отреставрируют гранитную облицовку и ограждения, приведут в порядок бетонные поверхности и металлоконструкции, заменят асфальтовое покрытие и обновят исторические витражи, а также проведут ряд других работ. В настоящее время ведутся

демонтажные работы, переключение кабелей связи по временной схеме, монтаж плавучих подмостей на барже в русловом пролете. В них задействованы почти 200 рабочих и 35 единиц техники.

<https://tass.ru/moskva/9075255>

ТАСС; 2020.29.07; ПРОКУРАТУРА НАШЛА НАРУШЕНИЯ В РАБОТЕ ФИРМЫ, ЧЕЙ АВТОБУС ВРЕЗАЛСЯ В ОПОРУ МОСТА В ТУЛЕ

Компания «Миг «Тулатранс», автобус которой 17 июня врезался в опору моста в Туле, в результате чего девять пассажиров пострадали, не проводила техосмотр транспорта перед отправкой в рейс, а водители работали сверхурочно и без прохождения медосмотра. По данным фактам, выявленным в ходе проверки, возбуждены четыре административных дела, сообщила **пресс-служба** прокуратуры Тульской области.

«Установлено, что в нарушение требований лицензионного законодательства на предприятии не осуществлялся предменный контроль технического состояния транспортных средств, водители автобусов не проходили послерейсовый медицинский осмотр. <...> Продолжительность рабочего времени водителей превышала установленную норму, они привлекались к работе в выходные дни без письменных распоряжений, сокращалось время междуменного отдыха», – говорится в сообщении на сайте прокуратуры.

По данным **пресс-службы**, также выявлены факты того, что в рейсы выпускались автобусы с демонтированными ремнями безопасности, трещинами на лобовом стекле, неработающими габаритными огнями. По материалам проверки возбуждены четыре административных дела в отношении компании «Миг «Тулатранс» и ее должностных лиц, в том числе по ч. 2 ст. 12.31 КоАП РФ («Выпуск на линию транспортного средства, имеющего неисправности»), ч. 6 ст. 12.31.1 КоАП РФ («Осуществление перевозок пассажиров с нарушением правил обеспечения безопасности»). Нарушения в текущей деятельности фирмы полностью устранены, добавили в **пресс-службе**.

Как сообщалось, 17 июня пассажирский автобус врезался в опору моста на Алексинском шоссе в Туле, в результате ДТП пострадали девять человек. Следственное управление СК РФ по Тульской области и прокуратура региона в тот же день начали процессуальные проверки по факту происшествия.

<https://tass.ru/proisshestiya/9076587>

ПРАЙМ; 2020.29.07; РЖД Тестирует технологии блокчейна в сервисе локомотивов

ОАО «РЖД» тестирует технологии блокчейна в сервисном обслуживании локомотивов, сообщила компания.

Гендиректор РЖД Олег Белозёров в Москве в режиме видеоконференции провел очередное заседание совета по взаимодействию компании с предприятиями транспортного машиностроения. Говоря об организации обслуживания приобретенной техники, он подчеркнул, что важно обеспечить повсеместное применение диагностических систем. Для того чтобы надежность локомотива повышалась за счет своевременного предупреждения о возможности технического отказа, нужен переход на предиктивное техническое обслуживание локомотивов.

«По словам заместителя генерального директора – начальника дирекции тяги ОАО «РЖД» Олега Валинского, в рамках реализации этой инициативы компания совместно с машиностроителями продолжает развитие ключевого цифрового решения «Доверенная

среда локомотивного комплекса». По технологии BigData построено и наполняется хранилище данных о техническом состоянии, выполненной работе, соблюдении режимов управления, с использованием которых формируются цифровые двойники локомотивов», – говорится в сообщении РЖД.

Там добавляется, что на основании этих данных в перспективе смогут формироваться прогнозные модели технического состояния машин. Валинский сообщил, что в июле началась опытная эксплуатация смарт-контракта сервисного обслуживания.

«Основанный на технологии блокчейн смарт-контракт представляет собой компьютерный код, который обеспечивает автоматическое исполнение условий контракта, согласованных обеими сторонами при его заключении. Все данные для формирования отчетов выгружаются из ежедневно пополняемой обеими сторонами единой базы данных «Доверенной среды локомотивного комплекса», а сами акты формируются автоматически в соответствии с единым алгоритмом, предусмотренным контрактом», – поясняется в сообщении.

Таким образом, полностью исключен человеческий фактор, не нужно ежемесячно формировать первичные документы с последующим согласованием, все процессы автоматически синхронизованы, а бумажные протоколы заменены электронными документами. Главная цель нововведения – повышение прозрачности и достоверности данных, на основе которых формируются финансовые документы. В тестовом режиме смарт-контракт внедрен более чем в 100 локомотивных депо и охватывает сервисное обслуживание более 10 тысяч локомотивов.

<https://1prime.ru/transport/20200729/831843066.html>

ТАСС; 2020.29.07; РЖД ПЕРЕЧИСЛИЛА БОЛЕЕ 5 МЛРД РУБЛЕЙ В БЮДЖЕТЫ МОСКВЫ И ПОДМОСКОВЬЯ В I ПОЛУГОДИИ 2020 ГОДА

Холдинг «РЖД» перечислил в бюджеты регионов в границах Московской железной дороги (МЖД) около 7,4 млрд рублей в первом полугодии. Налоговые отчисления в бюджет Москвы и Московской области составили более 5 млрд рублей, сообщили журналистам во вторник в **пресс-службе** МЖД.

«В январе – июне 2020 года сумма налоговых отчислений ОАО «РЖД» в бюджеты регионов России, расположенных в границах Московской железной дороги, составила 7,4 млрд рублей. В частности, налоговые отчисления в бюджет города Москвы составили 3,7 млрд рублей, Московской области – 1,6 млрд рублей, Владимирской области – 400 млн рублей, Смоленской – 400 млн рублей, Рязанской – 383,3 млн рублей, Тульской – 318 млн рублей, Брянской – 309,9 млн рублей, Курской – 219 млн рублей, Калужской – 190 млн рублей и Орловской – 182,6 млн рублей», – сообщили в **пресс-службе**.

Там пояснили, что ОАО «РЖД», являясь крупной инфраструктурной и социально ориентированной компанией, уделяет внимание взаимодействию с субъектами РФ. Компания принимает активное участие в социальной и экономической жизни регионов.

<https://tass.ru/ekonomika/9065545>

ТАСС; 2020.29.07; СКОРОСТНАЯ ЭЛЕКТРИЧКА СВЯЖЕТ ИВАНОВО И КИНЕШМУ

Новый скоростной электропоезд начнет курсировать между ивановским городом Кинешма и областным центром с 30 июля. Время в пути составит 1,5 часа, сообщил журналистам во вторник губернатор Ивановской области Станислав Воскресенский.

«С 30 июля будет работать рельсовый автобус, проще говоря, это такая мини-«Ласточка», комфортабельная электричка», – пояснил Воскресенский.

Он отметил, что пока что между городами будет курсировать один поезд, но в дальнейшем планируется запуск дополнительных составов. При этом время прибытия рейса в Иваново будет синхронизировано со временем прибытия утренней «Ласточки» из Москвы и временем отправления скоростного вечернего поезда в Москву.

«Будет стык 15 минут с «Ласточкой» – из Кинешмы можно будет попасть на вечернюю «Ласточку» в Москву, и с утренней из Москвы. Будут также еще два рейса, которые не связаны с «Ласточкой». Если надо будет подкорректировать график, то сделаем», – добавил губернатор.

<https://tass.ru/ekonomika/9070727>

ТАСС; 2020.29.07; ВЛАСТИ ПЛАНИРУЮТ ЗАПУСТИТЬ ДВИЖЕНИЕ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ВЕТКЕ В ОЭЗ «ТОЛЬЯТТИ» В АВГУСТЕ

Власти планируют запустить пробное движение по железнодорожной ветке в особой экономической зоне (ОЭЗ) «Тольятти» Самарской области в августе, об этом сообщило во вторник правительство региона со ссылкой на первого вице-губернатора – председателя правительства региона Виктора Кудряшова.

«Нам важно, чтобы уже в августе по железнодорожной ветке было открыто пробное движение, а в ноябре пути заработали в постоянном режиме», – цитирует **пресс-служба** Кудряшова.

Решение о строительстве железнодорожной ветки приняли в рамках мероприятий по повышению инвестиционной привлекательности региона, так как создаст условия для привлечения новых резидентов ОЭЗ.

Постановление о создании ОЭЗ было подписано в 2010 году. В настоящий момент в ОЭЗ «Тольятти» зарегистрировано уже 25 резидентов из восьми стран (Россия, США, Япония, Германия, Испания, Турция, Нидерланды, Сербия). Резидентами создано 1 300 рабочих мест, а объем налогов, уплаченных ими в бюджеты всех уровней, составляет около 1,7 млрд рублей. Объем выручки компаний последние два года увеличивается на 40% ежегодно.

Для резидентов ОЭЗ действуют различные преференции. Они освобождены от уплаты налога на добавленную стоимость и таможенных пошлин. Им предоставляются право выкупа земли и бесплатное подключение к энергоресурсам и т. д.

<https://tass.ru/ekonomika/9068987>

ТАСС; 2020.29.07; НА СТАНЦИИ ОЧАКОВО-1 КИЕВСКОГО НАПРАВЛЕНИЯ МЖД НАЧАЛАСЬ РЕКОНСТРУКЦИЯ ПЛАТФОРМ

Реконструкцию платформ начали на станции Очаково-1 Киевского направления Московской железной дороги (МЖД), в результате будет заменен фундамент, возведены навесы и сделано новое освещение. Работы планируется завершить в первом квартале 2022 года, сообщили в среду в **пресс-службе** МЖД.

«На остановочном пункте Очаково-1 Киевского направления МЖД началась реконструкция пассажирской инфраструктуры, которая осуществляется в рамках строительства 3 и 4 главных путей на участке Москва – Апрелевка. В перспективе станция войдет в состав МЦД-4 Апрелевка – Железнодорожный и улучшит транспортную

доступность для более 30 тыс. жителей района Очаково-Матвеевское», – сказали в **пресс-службе**.

Там добавили, что модернизация двух «островных» платформ включает в себя замену фундаментных плит и покрытия. На платформах будут возведены навесы на всю длину для защиты пассажиров от осадков, здесь также появится новое энергосберегающее освещение.

«На время работ посадка и высадка пассажиров будет осуществляться у временных деревянных платформ № 1 и № 2. В перспективе железнодорожные платформы с городом свяжет конкорс, который оборудуют эскалаторами и лифтами для маломобильных пассажиров. Завершить работы по строительству новой станции планируется в первом квартале 2022 года», – заключили в **пресс-службе**.

<https://tass.ru/moskva/9074265>

ТАСС; 2020.29.07; МОРСКОЙ ПОРТ МАХАЧКАЛЫ ПЛАНИРУЕТ ПО ИТОГАМ ГОДА УВЕЛИЧИТЬ ОБЪЕМЫ ПЕРЕВАЛКИ ГРУЗОВ НА 15%

Махачкалинский морской торговый порт (ММТП) планирует по итогам 2020 года увеличить объемы перевалки грузов на 15-20% по сравнению с 2019 годом, сообщил ТАСС гендиректор порта Мурад Хидиров.

«Ситуация с пандемией во втором квартале немного уменьшила наши обороты, но в любом случае на 15-20% мы ожидаем больше, чем в прошлом году. Речь идет о перевалке нефти и нефтепродуктов, а также сухих грузов», – сказал собеседник агентства.

Хидиров отметил, что на сегодняшний день объемы перевалки порта опережают прошлогодние показатели на 14,9%. «Если пандемия не вмешается и дальше в нашу деятельность, то мы нарастим объемы по сравнению с прошлым годом», – сказал он.

В первом квартале текущего года Махачкалинский морской торговый порт перевалил 1,34 млн т грузов. По сравнению с аналогичным успешным для предприятия периодом прошлого года грузооборот в 2020 году вырос почти на 40%. ММТП по итогам работы за 2019 год стал лидером среди портов страны по динамике роста. Объем перевалки грузов в дагестанском порту вырос в 2019 году в 1,9 раза и составил около 4,7 млн т.

Махачкалинский морской торговый порт – единственный незамерзающий и глубоководный порт России на Каспии, который принимает суда длиной до 150 м и осадкой до 4,5 м. Инфраструктура порта включает сухогрузную гавань с перегрузочным комплексом мощностью 3 млн тонн в год, причалы для генеральных, навалочных грузов и контейнеров мощностью до 1,2 млн тонн в год, железнодорожный и автопаромный терминалы мощностью 1,3 млн тонн, зерновой терминал мощностью 0,5 млн тонн в год.

<https://tass.ru/ekonomika/9073043>

ТАСС; 2020.29.07; ВТОРОЙ ПАРОМ ДЛЯ САХАЛИНА СПУСТЯТ НА ВОДУ ОСЕНЬЮ 2020 ГОДА

Судостроители в Комсомольске-на-Амуре спустят на воду второй паром для сообщения Сахалина с материковой частью осенью 2020 года. Об этом сообщил журналистам представитель Амурского судостроительного завода, где строят паромы.

«Второй паром спустят на воду осенью этого года, сейчас он строится на площадках завода», – сказал представитель завода. Сдать в эксплуатацию паром планируется в 2022 году.

Первый такой паром для сообщения с Сахалином спустили на воду в августе прошлого года, сдадут судно в 2021 году. Оба парома будут работать на Сахалине на переправе Ванино – Холмск. Паромы имеют усиленный ледовый класс, способны двигаться во льдах толщиной один метр и не так зависимы от погоды, как их предшественники – паромы класса «Сахалин». Три грузовые палубы способны вместить до 30 железнодорожных вагонов, 48 грузовых автопоездов и 28 легковых автомобилей. Заказчиком выступает ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания». Стоимость обоих кораблей составляет почти 10 млрд рублей. Ранее сообщалось, что сроки сдачи паромов были перенесены на более поздние из-за срыва поставок импортного оборудования в связи с санкциями. В частности, первый паром должны были сдать в 2019 году.

Паромная переправа Холмск – Ванино является единственным водным способом перевозки с Сахалина на материк и обратно. На линии работают три судна типа «Сахалин». Кроме того, к перевозке паромными допускаются все разрешенные по закону типы грузов, но основным грузом являются железнодорожные вагоны, перевозимые на основании соглашений с российскими железными дорогами.

<https://tass.ru/ekonomika/9072483>

ИНТЕРФАКС; 2020.29.07; ПЕРЕПРОФИЛИРОВАНИЕ ПОРТА ГЕЛЕНДЖИК С ГРУЗОВОГО НА ПАССАЖИРСКИЙ ЗАВЕРШИТСЯ К 2022Г – РОСМОРПОРТ

ФГУП «Росморпорт» рассчитывает на завершение проекта строительства береговой и морской инфраструктуры в морском порту Геленджик в конце 2021 года, сообщил замдиректора по капитальному строительству и ремонту Азово-Черноморского бассейнового филиала «Росморпорта» Евгений Карпачев на транспортном форуме «ЮгТранс» в Новороссийске.

«Раньше порт занимался перевалкой грузов в зимнее время. После реализации этого проекта Геленджик будет так называемым «белым» портом, где будет создана гранд-марина, как минимум, на 250 яхт. Будет ликвидирована грузовая составляющая, которая была ранее, и порт будет перепрофилирован под задачи круизного сообщения, международного пассажирского сообщения и яхтинга. Срок реализации проекта – конец 2021 года», – сказал представитель ведомства.

Как сообщалось, в конце 2017 года «Росморпорт» получил положительное заключение Главгосэкспертизы на проектную документацию по строительству комплекса береговой и морской инфраструктуры в морском порту Геленджик. Проектная документация разработана АО «Ленморниипроект».

ООО «Стройтрансгаз» Геннадия Тимченко (СТГ, Москва) было назначено единственным исполнителем работ по строительству береговой и морской инфраструктуры в порту Геленджик в 2018-2019 годах. Согласно распоряжению правительства, **Росморречфлоту** было поручено заключить с СТГ госконтракт, предусмотрев в пределах бюджетного финансирования возможность внесения в него изменений по срокам, объему и стоимости работ в случае изменения параметров строительства порта.

«Росморпорт» и СТГ 14 сентября 2018 года подписали государственный контракт на разработку рабочей документации и выполнение работ по строительству комплекса береговой и морской инфраструктуры в порту Геленджик.

Основной целью проекта является создание современного пассажирского порта, способного принимать пассажирские суда, а также моторные и парусные маломерные суда различного класса. В частности, в состав комплекса войдет пассажирский терминал с причалом для приема пассажирских судов с осадкой до 5,9 м, длиной до 142,13 м и

местимостью до 940 человек, яхтенная марина, оградительные и берегоукрепительные гидротехнические сооружения, здание пассажирского терминала с **пунктом пропуска** пассажиров и другие вспомогательные здания и сооружения, уточнял «Росморпорт».

Ранее «Росморпорт» оценивал стоимость работ по строительству комплекса береговой и морской инфраструктуры в порту Геленджик в 4,533 млрд рублей.

Росморречфлот отмечал, что создаваемый порт будет являться составной частью новой туристско-рекреационной зоны Геленджика, включающей в себя также гостиницы, рестораны, спортивно-развлекательные комплексы и другие объекты туристической инфраструктуры, строительство которых будет осуществляться за счет частных инвесторов.

16-й транспортный форум «ЮгТранс» проходит в Новороссийске 28-29 июля.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮРИЙ КОГАЛОВ; 2020.29.07; IATA: НА ВОССТАНОВЛЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО АВИАСООБЩЕНИЯ УЙДЕТ 4 ГОДА

Для восстановления международного авиасообщения до прежнего уровня понадобится четыре года. Такое мнение выразил представитель Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) Брайан Пирс.

«По нашим оценкам, уровень трафика 2019 года не будет достигнут до 2024 года, что на год позже, чем мы ожидали», – отметил эксперт. По его данным, по итогам 2020 года снижение объема перевозок составит 63 процента вместо прогнозирувавшихся ранее 55 процентов. Это худший год в истории отрасли. Восстановление отрасли в мае и июне шло гораздо медленнее, чем ожидалось, обратили внимание в ассоциации, во втором полугодии эта тенденция явно продолжится. Улучшение отмечается лишь на внутренних рейсах, международные рынки остаются в основном закрытыми. Финансовые потери сектора в этом году составят 419 миллиардов долларов, что означает снижение среднего оборота в два раза.

Как подчеркнул Пирс, «прогнозы во многом зависят от того, как страны справляются с пандемией коронавируса». Многие правительства оказались неспособны остановить распространение COVID-19. Создание вакцины может улучшить ситуацию в сфере авиаперевозок.

Особенно мрачные перспективы у компаний, занимающихся дальнемагистральными перелетами, например, трансатлантическими. Из-за большого числа заболевших в США и странах Латинской Америки перевозчики не торопятся возобновлять осуществление этих рейсов. К тому же многие бизнесмены, которые прежде активно пользовались услугами этих авиакомпаний, из-за кризиса были вынуждены ограничить свои транспортные расходы и чаще проводить переговоры в режиме телеконференции.

Отсутствие рейсов сильно бьет и по туристическому сектору. Он уже потерял 273 миллиардов евро, что в три раза больше, чем в 2009 году после мирового финансового кризиса. По прогнозу Всемирной туристской организации, «международный туризм в текущем году сократится на 60–80 процентов».

<https://rg.ru/2020/07/29/iata-na-vosstanovlenie-mezhdunarodnogo-aviasoobshcheniia-ujdet-4-goda.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.29.07; «АЭРОФЛОТ» РАССКАЗАЛ О ТРЕБОВАНИЯХ К ПРИЛЕТАЮЩИМ ИЗ-ЗА РУБЕЖА Пассажирам

Прибывающим в РФ россиянам необходимо до вылета заполнить специальную форму на Едином портале госуслуг и в течение трех суток с момента прибытия загрузить в ранее заполненную анкету результаты тестирования на COVID-19 методом ПЦР, иностранцы для регистрации и посадки на рейс в РФ должны предоставить справку об отрицательном результате тестирования на COVID-19 методом ПЦР, сообщает авиакомпания «Аэрофлот».

«Для лиц, прибывающих на территорию России из стран, с которыми с 1 августа возобновляется воздушное авиасообщение, отменена обязательная изоляция на 14 дней», – говорится в сообщении.

Россиянам, прибывающим в РФ регулярными и чартерными рейсами, необходимо до вылета заполнить специальную форму на Едином портале госуслуг, а в последующем в течение трех суток с момента прибытия в РФ загрузить в ранее заполненную анкету результаты тестирования на COVID-19 методом ПЦР. Во время полета пассажирам также необходимо заполнить предложенную бортпроводниками анкету.

Иностранцы, планирующие прилететь в РФ из стран, с которыми возобновлены регулярные рейсы, включая транзитных пассажиров, для регистрации и посадки на рейс должны предоставить справку об отрицательном результате тестирования на COVID-19 методом ПЦР с датой тестирования не ранее чем за 72 часа до вылета рейса. В случае невозможности предоставления справки пассажирам будет отказано в перевозке. В полете пассажирам также необходимо заполнить предложенную бортпроводниками анкету.

«Обращаем внимание пассажиров, что результаты тестирования на антитела, результаты других видов тестов, за исключением тестов, выполненных методом ПЦР, не могут быть использованы для подтверждения отсутствия заражения COVID-19 в указанных целях. В Москве экспресс-тестирование методом ПЦР можно пройти в аэропортах «Шереметьево» и «Внуково», кроме того, услуга оказывается в ряде государственных и частных клиник», – говорится в сообщении.

«Напоминаем, что пассажиры допускаются на борт воздушного судна только в средствах индивидуальной защиты, в которых они должны находиться на протяжении всего полета», – отмечает компания.

<https://ria.ru/20200729/1575122796.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/9078653>

РИА НОВОСТИ; 2020.29.07; S7 НАЧАЛА ПРОДАЖУ БИЛЕТОВ В ТУРЦИЮ

Российская авиакомпания S7 Airlines с 10 августа возобновляет полеты в Турцию, начала продажу билетов, сообщает компания.

«С 10 августа S7 Airlines возобновляет полеты в Турцию. Авиакомпания открыла продажу авиабилетов на регулярные рейсы авиакомпании из Москвы в Анталию и Даламан», – говорится в сообщении.

Рейсы в Анталию будут выполняться два раза в день, вылет из аэропорта «Домодедово» в 06.05 и 13.55 по московскому времени. Полеты по направлению Москва – Даламан будут осуществляться от трех до семи раз в неделю. Рейсы будут выполняться на современных комфортабельных лайнерах Airbus A320.

«S7 Airlines уделяет большое внимание дополнительным мерам защиты в полете. При уборке на всех рейсах S7 Airlines в обязательном порядке применяются моющие дезинфицирующие средства, организовано обязательное проветривание салона в период обслуживания между рейсами, состав аптечек дополнен масками», – отмечает компания.

Для соблюдения безопасной дистанции, по возможности, система регистрации назначает пассажирам места через ряд и через место друг от друга. Перед вылетом пассажиры обеспечиваются антибактериальными салфетками.

<https://ria.ru/20200729/1575084575.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/9073561>

РИА НОВОСТИ; 2020.29.07; ОТКРЫТИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ С ТУРЦИЕЙ НЕ СНИЗИЛО ЦЕНЫ НА РОССИЙСКИХ КУРОРТАХ

Цены на гостиницы Черноморского побережья России после объявления о возобновлении авиасообщения между Россией и Турцией остались на прежнем уровне, поскольку спрос на отечественные курорты остаётся высоким, сообщили в Ассоциации туроператоров России (АТОР).

Россия с 1 августа возобновляет авиасообщение с тремя странами: Великобританией, Турцией и Танзанией.

«Новость о том, что с 1 августа разрешены полеты в Стамбул, а с 10 июля – в Анталью, Даламан и Бодрум, вызвала эмоциональный подъем у туристической розницы, представители которой один за другим начали сообщать о всплеске спроса. Однако когда эйфория немного улеглась, оценки розницы относительно спроса стали более сдержанными», – прокомментировали ситуацию в АТОР.

Эксперты обратили внимание на узкую географию вылетов (Москва и область, Санкт-Петербург и Ростов-на-Дону), появились вопросы к отельному ассортименту и особенностям работы турецких гостиниц после пандемии, к правилам въезда в страну и возвращения в Россию.

«Более того, большая часть туристов уже определились с планами на отдых в летнем сезоне и не все готовы их менять. Многие туристы опасаются ехать на первых чартерах в Турцию, они хотят дождаться возвращения туристов и послушать отзывы. Есть и те, кто боятся, что планы операторов вновь будут скорректированы и опять возникнут проблемы с возвратом денег», – пояснили в АТОР.

Эксперты поясняют, что в связи со стабильным спросом на пляжные курорты страны отельеры высокоуровневых средств размещения на юге России не стремятся менять ценовую политику.

«За счет нехватки мест в объектах размещения сформирована большая глубина продаж. До середины сентября все популярные объекты стоят «в стопе». Маловероятно, что российские отели испугаются конкуренции с Турцией и начнут снижать цены. Снижение возможно на период завершения сезона – вторая половина сентября и начало октября», – комментируют эксперты Ассоциации.

<https://ria.ru/20200729/1575098624.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.29.07; АТОР ПРЕДУПРЕДИЛА О ВОЗМОЖНЫХ РИСКАХ ПРИ ПОЕЗДКЕ В ТУРЦИЮ

Исполнительный директор АТОР Майя Ломидзе рассказала о возможных рисках при поездке в Турцию.

Она отметила, что пассажиров проверяют на наличие симптомов коронавирусной инфекции по прилете и перед паспортным контролем в аэропортах страны. Если есть подозрение на COVID-19, на карантин направляют не только человека с признаками болезни, но и всех, кто сидел рядом с ним.

«Размещение в обсерваторе платное, страна не берет на себя эти расходы, поэтому мы настоятельно рекомендуем туристам брать расширенный пакет страховки», – цитирует Ломидзе агентство городских новостей «Москва».

По разным данным, нахождение в обсерваторе, где путешественнику придется провести две недели, может стоить до 100 евро в сутки, добавила директор ассоциации.

Из-за пандемии Россия с 27 марта приостановила регулярные и чартерные полеты за рубеж. Исключение сделали только для рейсов, которыми вывозят россиян, а также грузовых, почтовых, санитарных и некоторых других перелетов.

<https://ria.ru/20200729/1575123027.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.29.07; ЭКСПЕРТ ОБЪЯСНИЛ, ПОЧЕМУ АВИАКОМПАНИИ ПРОДАЮТ БИЛЕТЫ В ЗАКРЫТЫЕ СТРАНЫ

Ряд авиакомпаний продаёт билеты в еще не открытые для полетов из РФ зарубежные страны для получения выручки, поддерживающей их в тяжёлый период, а если рейсы на дату проданного билета не откроются, перевозчики должны предложить пассажиру возврат денег или перенос даты полёта, заявил РИА Новости **эксперт в области авиации, исполнительный директор агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев**.

В пятницу, 24 июля, **вице-премьер** Татьяна Голикова сообщила, что Россия с 1 августа возобновит авиасообщение с тремя странами: Великобританией, Турцией и Танзанией. Однако ряд авиакомпаний уже продает билеты в страны, которые еще не разрешены для полетов.

«Сегодня ряд авиакомпаний продаёт билеты на международные рейсы, в том числе по направлениям, полёты по которым пока не подтверждены. Это позволяет перевозчикам получить выручку, поддерживающую их в тяжёлый период. В случае, если полёты так и не будут разрешены на даты, на которые проданы билеты, авиакомпании должны предложить пассажиру либо возврат денег, либо перенос даты полёта», – сказал Пантелеев.

«Полагаю, что авиакомпании смогут выполнить свои обязательства по возврату «живых» денег в форс-мажорной ситуации. Но стоит напомнить, что постановление правительства, легализующее односторонний отказ авиакомпаний от выполнения своих обязательств, не распространяется на билеты, купленные сейчас», – продолжил он.

Эксперт отметил, что, кроме того, пассажиры, оплачивающие билеты банковской картой, могут воспользоваться процедурой charge-back.

<https://ria.ru/20200729/1575111610.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.29.07; ЭКСПЕРТЫ РАССКАЗАЛИ, КУДА РОССИЙСКИЕ ТУРИСТЫ ПОЛЕТЯТ В АВГУСТЕ

Объем бронирований авиабилетов туда-обратно по России с вылетом в августе вырос на четверть по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, сообщает Biletix.

Средний чек клиентов сервиса на внутренние авиаперелеты перегнал прошлогодние показатели на 17 процентов, поднявшись с 10,9 до 12,9 тысячи рублей.

Несмотря на постепенное открытие границ, на вылеты за рубеж приходится лишь восемь процентов бронирований, 92 процента – на путешествия по России. «Отложенный спрос на туристические поездки уже активно реализовывается по внутренним направлениям начиная с июня, в связи с чем динамика бронирований авиабилетов за границу может быть немного ниже, чем по внутренним направлениям», – заявил глава компании Игорь Константинов.

Самые популярные направления по России в августе – Сочи и Крым: туда отправятся по 25 процентов туристов, отдыхающих в России. Анапу выбрали 11 процентов клиентов сервиса, Санкт-Петербург – пять процентов, Калининград – четыре процента путешественников.

Также эксперты отмечают рост спроса на перелеты в Тюмень – в 3,3 раза, в Томск, Ростов-на-Дону и Волгоград – более, чем в два раза, и в полтора раза чаще, чем обычно, пользователей интересуют перелеты в Челябинск.

<https://ria.ru/20200729/1575124957.html>

ТАСС; 2020.29.07; ПРИБОРЫ ДЛЯ КОНТРОЛЯ ТЕМПЕРАТУРЫ ПРИЛЕТАЮЩИХ ИЗ РЕГИОНОВ ПАССАЖИРОВ ПОЯВИЛИСЬ В ДОМОДЕДОВО

Тепловизоры для контроля температуры прилетающих из регионов пассажиров установили в аэропорту Домодедово, сообщили в среду в **пресс-службе** аэропорта.

«Московский аэропорт Домодедово усилил температурный контроль в зоне прилета внутрироссийских рейсов. Установлены тепловизоры для дистанционной термометрии прилетающих пассажиров», – сообщили в **пресс-службе**.

Там уточнили, что устройство измеряет температуру в режиме реального времени, затем данные передаются в медицинский пункт аэропорта. Показания термометрии в круглосуточном режиме отслеживают дежурные сотрудники.

«В аэропорту действуют усиленные меры для обеспечения санитарной безопасности. На входе в аэровокзал инфракрасными бесконтактными термометрами проверяется температура всех посетителей терминала. Помещения и транспорт обрабатываются средствами дезинфекции», – заключили в **пресс-службе**.

<https://tass.ru/obschestvo/9074545>

ТАСС; 2020.29.07; ИРКУТСКАЯ ОБЛАСТЬ ОЖИДАЕТ НАЧАЛА ЧАРТЕРНОЙ ПРОГРАММЫ НА БАЙКАЛ В 2021 ГОДУ

Авиарейсы чартерной программы для российских туристов в Иркутскую область на озеро Байкал планируется запустить в 2021 году. Об этом в среду сообщила журналистам руководитель регионального агентства по туризму Екатерина Сливина.

«Я думаю, что чартерная программа состоится в 2021 году на Байкале в Иркутске. Мы пытались много лет запустить чартер на Байкал, но туроператоры говорили, что это

нереально и им неинтересно. Но, когда поехали, посмотрели отельную базу, сказали, что, наверное, можно что-то сделать», – сказала Сливина.

Она уточнила, что до пандемии чартерными рейсам на Байкал в Иркутскую область прибывали только иностранные туристы.

По словам Сливиной, запустить чартерную программу в 2020 году не удалось из-за действующих в Иркутской области в связи с коронавирусом ограничительных мер. В частности, до конца июня не работали гостиницы и турбазы, а до конца июля – рестораны при гостиницах, и невозможно было организовать питание туристических групп.

Сейчас российские туроператоры отправляют туристов на иркутское побережье Байкала регулярными рейсами. При этом компаниям удалось более чем вдвое снизить стоимость туров. Сливина привела в пример туры на Байкал от компании «Пегас туристик», которые на момент их разработки стоили 120 тыс. рублей на неделю за двоих. В результате переговоров с отелями и транспортными компаниями удалось снизить стоимость до 45-47 тыс. рублей за двоих.

Как сообщал ТАСС, запустить этим летом чартерную программу на Байкал удалось Республике Бурятия. Первый рейс со 160 туристами прибыл 5 июля. Поездку для москвичей при поддержке Ростуризма организовал туроператор «TUI Россия». Всего с 5 июля по 22 сентября в республике по чартерной программе побывают более 1,7 тыс. туристов.

В Иркутской области главным туристическим направлением является объект всемирного наследия ЮНЕСКО – озеро Байкал, куда едут 90% путешественников. За последние три года поток туристов в регион, по данным агентства по туризму, вырос на 14,5%, в 2019 году. Приангарье посетили 1,8 млн туристов, в том числе почти 368 тыс. иностранных. Данных по турпотoku за первое полугодие 2020 года нет в связи с переносом сроков предоставления отчетности. По прогнозу агентства, турпоток в регион в 2020 году из-за пандемии будет на 50% меньше, чем годом ранее.

<https://tass.ru/sibir-news/9074075>

На ту же тему:

<https://iz.ru/1041441/2020-07-29/chartery-dlia-rossiian-v-irkutskuiu-oblast-zapustiat-s-2021-goda>

ТАСС; 2020.29.07; В ГЛАВНОМ АЭРОПОРТУ КОЛЫМЫ РЕКОНСТРУИРУЮТ СИСТЕМЫ ЭНЕРГОСНАБЖЕНИЯ

Власти Магаданской области намерены реконструировать системы энергоснабжения в главном аэропорте региона, который находится в поселке Сокол. В пресс-службе регионального правительства ТАСС сообщили, что на объекте уже ведут монтаж кабельных линий и трансформаторных подстанций.

Обновление взлетно-посадочной полосы сделает полеты в Магадан более безопасными и регулярными: аэропорт сможет принимать воздушные суда всех типов, а влияние неблагоприятных метеословий на прием и отправление рейсов снизится.

«[В настоящее время на объекте ведется] строительство периметрового ограждения (земляные работы), строительство патрульной дороги (стабилизация грунтового основания), энергоснабжение с устройством кабельных линий и трансформаторных подстанций (строительно-монтажные работы), подготовительные работы к реконструкции РД (рулежной дорожки для буксировки самолетов), РП (место между стоянками

самолетов с подземной инфраструктурой для транспортировки топлива) и [восемью] МС (мест стоянки самолетов)», – сообщили в региональном правительстве.

Там отметили, что пандемия повлияла на график работ и отсрочке некоторых мероприятий. «Однако заказчик и подрядчик делают все возможное для сокращения отставания», – заверил собеседник агентства.

<https://tass.ru/v-strane/9072601>

ТАСС; 2020.29.07; НОВАЯ ВПП И МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТЕРМИНАЛ В АЭРОПОРТУ МАХАЧКАЛЫ УВЕЛИЧАТ ПАССАЖИРОПОТОК ВТРОЕ

Создание второй взлетно-посадочной полосы в аэропорту Махачкалы наряду со строительством международного терминала позволит увеличить пассажиропоток с 1,5 млн до 5 млн в год, рассказал генеральный директор АО «Аэропорт Махачкала» Арсен Пирмагомедов на встрече с главой Дагестана Владимиром Васильевым и первым **замминистра** экономического развития Михаилом Бабиным.

Ранее в понедельник гендиректор аэропорта сообщил, что открытие международного терминала в аэропорту Махачкалы перенесено с 2020 года на июнь 2021 года.

«Мы бы хотели новую взлетно-посадочную полосу, рулежные дорожки, 17 мест стоянки. Было 10 млрд рублей, но аналитический центр порекомендовал пересмотреть, и мы разделили на 2 подэтапа. На первом [этапе] будет 7 млрд рублей, и подразумевается полоса 3 200 метров на 60 метров», – сказал он, отметив, что длина имеющейся полосы 2 640 метров.

Пирмагомедов выразил уверенность, что полоса длиной 3,2 км с хорошей несущей способностью позволит аэропорту принимать воздушные суда любых типов.

Руководитель аэропорта обратился к первому **замминистра** с просьбой поддержать реализацию проекта по строительству новой полосы. «Просим вас поддержать наш проект. Жизненно важный для нашей республики, для всего Юга России», – сказал он.

Пирмагомедов подчеркнул, что строительство позволит достичь увеличения пассажиропотока с 1,5 млн в год до 5 млн пассажиров в год. «Пропускная способность у нас повысится. Так, сейчас у нас пропускная способность старого аэровокзала 260 пассажиров в час, из них 60 – это международные вылеты, а новый терминал будет иметь пропускную способность 190 пассажиров в час. Мы уже перешагнули 1,5 млн пассажиропоток, движемся к 2 млн, а с открытием терминала и строительством новой полосы рассчитываем [довести] до 5 млн пассажиров в год», – отметил руководитель аэропорта.

<https://tass.ru/ekonomika/9068975>

ТАСС; 2020.29.07; ЧИСЛО АВИАРЕЙСОВ НА СЕВЕР САХАЛИНА УВЕЛИЧАТ ПОСЛЕ 1 АВГУСТА

Количество авиарейсов между Южно-Сахалинском и Охой – самым северным городом Сахалина вновь увеличат с 1 августа, чтобы жители островных территорий могли с меньшим ожиданием возвращаться домой с материка. Об этом сообщается в среду на сайте регионального правительства.

Расстояние между Охой и Южно-Сахалинском, из аэропорта которого осуществляется большая часть межрегиональных авиaperевозок, составляет более 700 км, по автомобильной дороге этот путь занимает более семи часов. Число рейсов на материк

область сократила в конце марта до особого распоряжения губернатора, чтобы не допустить распространения коронавирусной инфекции.

«На авиамаршруте Южно-Сахалинск – Оха увеличат количество рейсов. Это позволит жителям северной столицы [региона], прибывая в областной центр из Хабаровска, возвращаться домой с минимальным ожиданием. Новое расписание станет известно 1 августа», – говорится в сообщении.

Вопрос обсуждался на встрече губернатора Валерия Лимаренко с местными депутатами, общественниками, представителями социальных учреждений и организаций муниципалитета. Собравшиеся подняли вопросы благоустройства общественных территорий, переселения людей из аварийного жилья и строительства школ.

<https://tass.ru/ekonomika/9072847>

[Вернуться в оглавление](#)