



Ежедневный мониторинг СМИ

14 АВГУСТА 2020

СОДЕРЖАНИЕ

РИА НОВОСТИ; 2020.13.08; ХУСНУЛЛИН ПОРУЧИЛ УСКОРИТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО РОСТОВСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КОЛЬЦА	3
ТАСС; 2020.13.08; МИШУСТИН: «ЯНДЕКС» МОГ БЫ СОЗДАТЬ САМОСВАЛ-БЕСПИЛОТНИК ДЛЯ БАЙМСКОГО МЕСТОРОЖДЕНИЯ	3
РОССИЯ 1 # ВЕСТИ; 2020.13.08; НОВЫЙ ЭТАП НАЦПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ».....	4
ИЗВЕСТИЯ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.14.08; НЕ РЕМНЕМ ЕДИНЫМ: АВИАКОМПАНИИ ХОТЯТ ОБЯЗАТЬ ПРИСТЕГИВАТЬ МАЛОЛЕТНИХ ДЕТЕЙ; НО В МИРЕ НЕТ ОБЩЕЙ ПОЗИЦИИ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ ТАКИХ СРЕДСТВ ЗАЩИТЫ	5
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.13.08; АВТОБУСЫ ЖДУТ ОТПРАВКИ; ПАССАЖИРСКИЕ АВТОПЕРЕВОЗЧИКИ ПОПРОСИЛИ У ПРАВИТЕЛЬСТВА СУБСИДИИ	6
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДРА КОШКИНА; 2020.14.08; РОССИЯН МОГУТ ПЕРЕСТАТЬ БЕСПЛАТНО ВЫВОЗИТЬ ИЗ-ЗА ГРАНИЦЫ ПРИ УГРОЗЕ ЖИЗНИ; МИД ПРЕДЛАГАЕТ ЗАСТАВИТЬ ПУТЕШЕСТВЕННИКОВ, ОКАЗАВШИХСЯ В КРИЗИСНОЙ СИТУАЦИИ, КОМПЕНСИРОВАТЬ РАСХОДЫ ГОСУДАРСТВА ЗА ВОЗВРАТ НА РОДИНУ	7
ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА СИДОРЕНКО; 2020.14.08; ДОЛГ НЕВЫЕЗДОМ КРАСЕН: ГРАНИЦА ЗАКРЫТА ДЛЯ ЧЕТЫРЕХ МИЛЛИОНОВ РОССИЯН; ПО ЭКСПЕРТНЫМ ОЦЕНКАМ, ОСТАТЬСЯ ДОМА МОЖЕТ КАЖДЫЙ ШЕСТОЙ ЗАЕМЩИК.....	9
ИЗВЕСТИЯ; МАРИЯ ВАСИЛЬЕВА; 2020.14.08; «НАДЕЕМСЯ, АВИАСООБЩЕНИЕ ВОЗОБНОВИТСЯ В СЕНТЯБРЕ»; ПОСОЛ ШРИ-ЛАНКИ В РОССИИ, ПРОФЕССОР МИГАХАЛАНДЕ ДУРАГЕ ЛАМАВАНСА – О ТОМ, КОГДА РОССИЙСКИЕ ТУРИСТЫ СМОГУТ ПОСЕТИТЬ СТРАНУ И ЧТО ВКЛЮЧАЕТ ПЛАТНАЯ «ВИЗА+»	10
ИЗВЕСТИЯ; ВАЛЕРИЙ ВОРОНОВ; 2020.14.08; ВОСТОЧНЫЙ ЭКСЦЕСС: БИЗНЕС ПРЕДЛОЖИЛ СПОСОБЫ СНИЗИТЬ ЦЕНУ НА БЕНЗИН В ДФО; СРЕДИ НИХ – ОТМЕНА ЗАПРЕТА НА ИМПОРТ ТОПЛИВА В РФ И УМЕНЬШЕНИЕ НДС ДЛЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ОКРУГА	12
КОММЕРСАНТЪ; ЮРИЙ БАРСУКОВ, ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2020.14.08; БЕНЗИН ДОРОЖАЕТ ПО КОПЕЙКЕ; АЗС ПРИБЛИЖАЮТСЯ К ВЫХОДУ НА БЕЗУБЫТОЧНОСТЬ.....	15
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2020.14.08; «ТРОЙКА» СКАЧЕТ ПО РУСИ; МОСКОВСКАЯ БИЛЕТНАЯ СИСТЕМА МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ В ДРУГИХ ГОРОДАХ.....	16
КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.13.08; S7 РЕШИЛА ВСЕРЬЕЗ ЗАНЯТЬСЯ ГРУЗОПЕРЕВОЗКАМИ; КОМПАНИЯ ВПЕРВЫЕ ПОЛУЧИТ В ПАРК ГРУЗОВЫЕ САМОЛЕТЫ	17
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2020.13.08; РАЗРАБОТАН ПОРЯДОК ОБОРУДОВАНИЯ Ж/Д ПЕРЕЕЗДОВ КАМЕРАМИ ФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ	18

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.14.08; СПАСЕНИЕ НА ВОДАХ; СУДОХОДНЫЕ КОМПАНИИ ПОЛУЧИЛИ СУБСИДИИ ОТ ГОСУДАРСТВА.....	19
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; НАТАЛЬЯ ГРАФ; 2020.14.08; ПОЛТОННЫ С НЕБА; В ТОМСКОЙ ОБЛАСТИ ГРУЗЫ ДОСТАВЯТ ДРОНЫ.....	19
КОММЕРСАНТЪ «РЕГЕНЕРАЦИЯ». ПРИЛОЖЕНИЕ №144; 2020.13.08; ДВОЙНОЕ ДНО УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ В РОССИИ; ПОЧЕМУ ГРАЖДАНСКОЕ ОБЩЕСТВО И ГОСУДАРСТВО РАЗОШЛИСЬ В ОЦЕНКЕ ПРОГРЕССА РОССИИ В ДОСТИЖЕНИИ ЦЕЛЕЙ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ООН, И КАК ОНИ МОГУТ СОТРУДНИЧАТЬ В ИХ РЕАЛИЗАЦИИ	20
ТАСС; 2020.13.08; ВОЛОГОДСКИЕ ВЛАСТИ В 2020 ГОДУ ОТРЕМОНТИРУЮТ САМУЮ ПРОБЛЕМНУЮ ДОРОГУ РЕГИОНА.....	24
ТАСС; 2020.13.08; ПСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ НАПРАВИТ 2 МЛРД РУБЛЕЙ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ОБЪЕЗДНОЙ ДОРОГИ В 2021 ГОДУ	24
ТАСС; 2020.13.08; В ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ К 2023 ГОДУ ОТРЕМОНТИРУЮТ САМЫЕ ВОСТРЕБОВАННЫЕ ТРАССЫ.....	25
ТАСС; 2020.13.08; НА ЯМАЛЕ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ 50% ДОРОГ ОТ ЗАПЛАНИРОВАННОГО ОБЪЕМА ПО НАЦПРОЕКТУ НА 2020 ГОД.....	25
ИНТЕРФАКС; 2020.13.08; ОЧЕРЕДЬ ИЗ БОЛЬШЕГРУЗОВ ПЕРЕД ПОГРАНПЕРЕХОДОМ НА ГРАНИЦЕ РФ И КНР В ПРИМОРЬЕ ЛИКВИДИРУЮТ К ВЫХОДНЫМ – ВЛАСТИ.....	26
ИНТЕРФАКС; 2020.13.08; АО «ГЛОНАСС» ПОМОЖЕТ «РУСГИДРО» СОЗДАТЬ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНУЮ ПЛАТФОРМУ ПО УПРАВЛЕНИЮ ТРАНСПОРТНЫМИ ПОТОКАМИ КОМПАНИИ	26
РИА НОВОСТИ; 2020.13.08; В МИД РАССКАЗАЛИ О СОСТАВЛЕННОМ ГРАФИКЕ ВЫВОЗНЫХ РЕЙСОВ.....	27
РИА НОВОСТИ; 2020.13.08; АКСЕНОВ ПОРУЧИЛ УВОЛИТЬ ГЛАВУ «КРЫМАВТОДОРА».....	27
ИНТЕРФАКС; 2020.13.08; ТАТАРСТАН И ТМХ ИЗУЧАТ ВОЗМОЖНОСТЬ ПЕРЕВОДА МЕТРО КАЗАНИ НА БЕСПИЛОТНУЮ СИСТЕМУ ДВИЖЕНИЯ.....	27
ИНТЕРФАКС; 2020.13.08; РФ И KAZ MINERALS МОГУТ ВЛОЖИТЬ 70 МЛРД РУБ. В ТРАССУ ДЛИНОЙ 428 КМ НА ЧУКОТКЕ.....	28
ИНТЕРФАКС; 2020.13.08; ВЫРУБКА ЛЕСОВ В РАЙОНЕ БАЙКАЛА ПРИ РАСШИРЕНИИ БАМА ПЛАНИРУЕТСЯ ТОЛЬКО ПОД ЛЭП – ПРЕДСТАВИТЕЛЬ РЖД.....	28
ТАСС; 2020.13.08; ВСЕ РЕЙСЫ КРУИЗНОГО ЛАЙНЕРА «КНЯЗЬ ВЛАДИМИР» ОТМЕНЕНЫ ДО КОНЦА 2020 ГОДА	29
ИНТЕРФАКС; 2020.13.08; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБИЛА ПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА ТЕРМИНАЛА СУГ В ПОРТУ СОВЕТСКАЯ ГАВАНЬ.....	30
РИА НОВОСТИ; 2020.13.08; СТАЛО ИЗВЕСТНО, С КАКИМИ СТРАНАМИ РОССИЯ МОЖЕТ ОТКРЫТЬ ГРАНИЦЫ 1 СЕНТЯБРЯ.....	31
ПРАЙМ; 2020.13.08; В ИЮЛЕ ПАССАЖИРОПОТОК НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ ПРОДОЛЖИЛ ВОССТАНАВЛИВАТЬСЯ.....	31
ТАСС; 2020.13.08; FINNAIR ОТМЕНИЛА РЕЙСЫ В МОСКВУ НА СЕНТЯБРЬ.....	32
БИЗНЕС ONLINE; 2020.13.08; МЕЖДУНАРОДНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ ИЗ КАЗАНИ МОГУТ ВОССТАНОВИТЬ В СЕНТЯБРЕ.....	32
ТАСС; 2020.13.08; АВИАКОМПАНИЯ «СИЛА» ВОЗОБНОВИЛА РЕЙСЫ ИЗ ТОМСКА ДО АБАКАНА И БАРНАУЛА.....	33
РИА НОВОСТИ; 2020.13.08; «ЖУКОВСКИЙ» ЗАЩИТЯТ ОТ ПТИЦ ПРОПАНОВЫМИ ПУШКАМИ	33

ПУБЛИКАЦИИ

РИА НОВОСТИ; 2020.13.08; ХУСНУЛЛИН ПОРУЧИЛ УСКОРИТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО РОСТОВСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КОЛЬЦА

Зампредседателя правительства РФ Марат Хуснуллин поручил подготовить предложения по ускорению реализации проекта Ростовского транспортного кольца, на эти цели до 2024 года планируется выделить 100 миллиардов рублей, сообщили журналистам в пресс-службе вице-преьера.

В четверг Хуснуллин провел рабочую встречу с губернатором Ростовской области Василием Голубевым.

«Вице-премьер поручил федеральным структурам совместно с правительством Ростовской области подготовить план ускорения проекта создания Ростовского транспортного кольца. Специалисты отраслевых ведомств должны точно рассчитать сроки, объемы финансирования и их источники, чтобы масштабный транспортный объект был создан максимально оперативно», – говорится в сообщении.

Как сообщили в пресс-службе вице-преьера, до 2024 года на осуществление этого проекта запланировано направить 100 миллиардов рублей.

«Реализация проекта кольцевой автодороги вокруг Ростова-на-Дону не только решит проблемы транспортного сообщения в южном направлении, но и даст толчок развитию жилищного строительства вдоль транспортного кольца. Затягивать процесс не стоит» – подчеркнул зампред правительства.

Строительство Ростовского транспортного кольца общей протяженностью 110 километров стартовало в 2017 году. На сегодняшний день реализуются проекты 12 автодорог, входящих в структуру формируемого кольца. В частности, ведется создание обхода Аксая и 3-й очереди Северного обхода Ростова-на-Дону.

<https://realty.ria.ru/20200813/1575750042.html>

ТАСС; 2020.13.08; МИШУСТИН: «ЯНДЕКС» МОГ БЫ СОЗДАТЬ САМОСВАЛ-БЕСПИЛОТНИК ДЛЯ БАИМСКОГО МЕСТОРОЖДЕНИЯ

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин предложил при освоении Баимского золото-медного месторождения на Чукотке использовать самосвалы-беспилотники, которые могла бы разработать компания «Яндекс». Об этом Мишустин заявил на презентации проекта по строительству горно-обогачительного комбината (ГОК) Баимский мощностью 70 млн тонн руды в год.

«Мы собираемся инвестировать в этот проект 519 млрд рублей. У нас уже готов полностью проект. Около \$200 млн мы уже проинвестировали в подготовительные работы», – сообщил в ходе презентации председатель совета директоров группы KAZ Minerals Олег Новачук. «Будем использовать самосвалы на 350 тонн, это самая крупная техника, которая существует. Но для этих самосвалов, конечно, нужны высококвалифицированные водители», – отметил бизнесмен.

«Беспилотники нужны», – предложил Мишустин.

Новачук подтвердил намерение компании в рамках проекта использовать 70 самосвалов-беспилотников. Он также сообщил, что за время реализации проекта компания планирует уплатить налогов на сумму около 715 млрд рублей.

«А вы поработайте с компанией «Яндекс», которая сделала беспилотник сейчас. На КамАЗах испытывается очень даже успешно. Как предложение. Надо, конечно, в первую очередь смотреть на издержки, но обязательно нужно смотреть на отечественные

решения, это может быть очень эффективно», – считает Мишустин. «Обязательно сделаем» – пообещал в свою очередь Новачук.

<https://tass.ru/ekonomika/9188475>

РОССИЯ 1 # ВЕСТИ; 2020.13.08; НОВЫЙ ЭТАП НАЦПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ»

В: Тысячи километров дорожного покрытия, сотни улиц и тротуаров в этом году отремонтируют в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные дороги»**. Особое внимание тем трассам, которые ведут к социальным объектам: поликлиникам и больницам. В самом разгаре сейчас работы на Ставрополье. Обновленные проезды уже появились в Ижевске и Волгограде. Репортаж Максима Ахметова.

КОР: В Волгограде +30 градусов. Людям трудиться в таких условиях, конечно, непросто, но с технологической точки зрения сухая и жаркая погода – идеальные условия для дорожных работ. Асфальт остывает не так быстро, да и укладывать его значительно легче.

Южная часть Волгограда, очередной дорожный объект вот-вот сдадут. Ремонт капитальный, от полной замены асфальта до обновления тротуарных дорожек.

УЧАСТНИК СЮЖЕТА: Верхний слой будет примыкание в кварталы. Все это восстанавливается. Также тротуары.

КОР: Ну то есть все основательно.

УЧАСТНИК СЮЖЕТА: Ну мы стараемся, да, делать все как положено.

КОР: От внутриквартальных проездов до крупных транспортных магистралей. Волгоградская область один из первых регионов страны, вошедший в национальный проект «Безопасные и качественные дороги».

В этом году в городе на Волге должны отремонтировать и построить сорок объектов. Это сейчас по дороге, ведущей к 16-й волгоградской больнице, можно ехать спокойно, не переживая за подвеску авто. Капитальный ремонт здесь завершился совсем недавно. Это событие – настоящий праздник для врачей.

УЧАСТНИЦА СЮЖЕТА: В осенне-весенний период вообще невозможно было подойти к лечебному учреждению. Сейчас о такой дороге можно было только мечтать.

КОР: С таким же нетерпением, как в Волгограде, новую дорогу ждали врачи 3-й больницы города Ижевска. Новый участок, тротуары, пятилетняя гарантия от подрядчика – это повсеместно, главное условие.

УЧАСТНИЦА СЮЖЕТА 2: Здесь дорога вообще была ужасная. Ну я как водитель вам говорю.

КОР: По ночам, чтобы не мешать движению, трудились дорожные рабочие в Ставропольском крае. В регионе ремонтируют сразу семь дорог, ведущих к медучреждениям.

АНДРЕЙ ПУЧКО (ГЛАВНЫЙ ВРАЧ ГОРОДСКОЙ КЛИНИЧЕСКОЙ БОЛЬНИЦЫ СКОРОЙ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ Г. СТАВРОПОЛЯ): Учитывая, что мы являемся больницей скорой медицинской помощи, поэтому какие транспортные развязки, какая дорога ведет к больнице, очень важно. Очень важно для пациентов, которых везет машина скорой медицинской помощи.

КОР: Ремонт подъездных путей к больницам и поликлиникам идет и в других регионах большой страны. До конца этого года сдадут 800 таких объектов.

Максим Ахметов, Константин Скородумов, «Вести».

<https://www.vesti.ru/video/2213450>

ИЗВЕСТИЯ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.14.08; НЕ РЕМНЕМ ЕДИНЫМ: АВИАКОМПАНИИ ХОТЯТ ОБЯЗАТЬ ПРИСТЕГИВАТЬ МАЛОЛЕТНИХ ДЕТЕЙ; НО В МИРЕ НЕТ ОБЩЕЙ ПОЗИЦИИ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ ТАКИХ СРЕДСТВ ЗАЩИТЫ

Авиакомпании хотят обязать выдавать пассажирам дополнительные ремни безопасности для маленьких детей, которых везут без отдельного места в самолете – на коленях у родителей. С такой инициативой в Росавиацию обратилась депутат Госдумы Наталья Кувшинова после того, как ее внимание на проблему обратило Общероссийское объединение пассажиров. Поводом стал отказ авиакомпании «Победа» выдавать эти ремни клиентам. Но перевозчик утверждает, что такие средства могут быть небезопасными, а авиакомпании США и Канады их уже не используют. Сегодня требования предоставлять отдельные ремни носят рекомендательный характер со стороны ИКАО.

Новая норма

Депутат Госдумы Наталья Кувшинова попросила первого **замминистра транспорта, главу Росавиации Александра Нерадько** обязать российские авиакомпании предоставлять пассажирам дополнительные ремни безопасности при перевозке на руках малолетних детей. Она предлагает прописать требования о необходимости выдачи таких средств на уровне нормативных актов. «Известия» ознакомились с обращением.

Автор письма считает, что отказы в ремнях могут прямым образом влиять на безопасность полетов и стать угрозой получения травм при попадании самолета в зону турбулентности. Письмо подготовлено после обращения к депутату Общероссийского объединения пассажиров, его представители сообщили об отказе сотрудников лоукостера «Победа» выдать такой ремень во время рейса из Минеральных Вод в Санкт-Петербург 9 июля. По информации объединения, авиакомпания отказывалась в предоставлении ремней и на других рейсах.

Сегодня российское законодательство не обязывает авиаперевозчиков выдавать дополнительные ремни безопасности для пристегивания детей до двух лет на коленях, рассказала «Известиям» Наталья Кувшинова. По ее словам, для выработки эффективного решения депутаты готовы совместно с **Росавиацией**, представителями авиакомпаний и Общественного совета при **Минтрансе** в сентябре провести рабочее совещание по этому вопросу. Ответ из **Росавиации** пока не последовал, отметила депутат.

В **Росавиации** и **Минтрансе** «Известиям» не прокомментировали инициативу.

Опасный крепеж

В «Победе» говорят, что отказываются от использования дополнительных ремней безопасности, основываясь на опыте иностранных коллег.

– Производитель ремней AmSafe в марте 2020 года опубликовал правила их эксплуатации. В них прописано, что производитель рекомендует не использовать дополнительные ремни безопасности для детей до двух лет и оставляет за компаниями право полностью отказаться от них. Все авиакомпании США детские ремни не используют: американские авиационные власти уже ввели запрет на их эксплуатацию, – объяснили «Известиям» в «Победе».

Европейское агентство авиационной безопасности (EASA) проводило собственное исследование, подтвердившее опасения эксплуатантов США.

– В случае прерванного взлета или жесткой посадки использование ремней детьми до двух лет может повлечь травмы. Их применение приводит к тому, что взрослый человек фактически придавливает малыша при продольной нагрузке. Даже самое незначительное давление может быть опасно для несформировавшегося организма ребенка, – сказали в лоукостере.

В «Победе» подчеркнули, что считают недопустимыми любые риски, связанные со здоровьем клиентов.

Впрочем, в других российских авиакомпаниях, ответивших «Известиям», дополнительные ремни предоставляют. Так, в S7 рассказали, что бортпроводники на всех рейсах авиакомпании выдают родителям с детьми, которые летят на руках, специальные ремни и просят обязательно пристегивать их.

Авиакомпания «Россия» дает ремни для перевозки маленьких детей в соответствии с международными требованиями безопасности полетов, сказали в компании.

В «Ираэро» говорят, что на каждом самолете SSJ100 есть по пять дополнительных ремней.

– Они предоставляются пассажирам с детьми по требованию, но обязать их использовать мы не можем, эта норма нигде не прописана, как не прописано в правилах минимальное количество таких ремней на борту. Бывают случаи, когда их не хватает, особенно в высокий сезон, – сказали там.

Авиакомпания положительно оценивает инициативу.

– Примерная стоимость данных ремней – \$200–300 за штуку, что вполне приемлемо для перевозчика, – добавили в компании.

Собеседник «Известий» в одной из крупных российских авиакомпаний утверждает, что в мире нет единой позиции по поводу использования дополнительных ремней. Так, европейские перевозчики пристегивают детей, американские и канадские – нет.

Поправки не без Думы

Для изменения законодательства достаточно внести коррективы в приказ **Минтранса** № 128 о подготовке и выполнении полетов в гражданской авиации, полагает партнер коллегии адвокатов Pen&Pareg Станислав Данилов.

– Можно внести дополнения и в приказ **Минтранса** № 82 об общих правилах перевозок, включив в него раздел о правилах безопасной перевозки несовершеннолетних, создав комплекс норм, регламентирующих правила для авиакомпаний. Это довольно узкий вопрос, поэтому достаточно ограничиться поправками в два приказа и не трогать непосредственно Воздушный кодекс и иное законодательство, – говорит он.

По словам руководителя направления коммерческих споров юридической фирмы «Рустам Курмаев и партнеры» Василия Малинина, вероятно, необходимо будет изменить приказ **Минтранса** № 128, уточнив необходимость выдачи детских ремней безопасности при входе в самолет. Госдума может выступить с инициативой внесения изменений в Воздушный Кодекс, но учитывая отсутствие в нем указаний относительно ремней безопасности, нововведения будут выглядеть несколько инородно, считает юрист.

Управляющий партнер юридической компании «Позиция права» Егор Редин считает необходимым закрепить норму о предоставлении детям дополнительного ремня безопасности в Воздушном кодексе и ведомственных инструкциях, так как отраслевые стандарты не могут обязать коммерческие авиакомпании следовать этим нормам. При принятии Госдумой этих норм **Минтранс** будет обязан разработать поправки в своих инструкциях.

<https://iz.ru/1047966/german-kostrinskii/ne-remnem-edinyim-aviakompanii-khotiat-obiazat-pristegivat-maloletnikh-detei>

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/9196957>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.13.08; АВТОБУСЫ ЖДУТ ОТПРАВКИ; ПАССАЖИРСКИЕ АВТОПЕРЕВОЗЧИКИ ПОПРОСИЛИ У ПРАВИТЕЛЬСТВА СУБСИДИИ

Большинство компаний, перевозящих людей на автобусах, без господдержки могут в ближайшее время остановить свою работу. Об этом говорится в письме, направленном премьер-министру Михаилу Мишустину Уполномоченным при президенте России по защите прав предпринимателей Борисом Титовым (есть в распоряжении у «РГ»).

В пресс-службе правительства «РГ» пояснили, что письмо поступило и находится в работе. Бизнес-омбудсмен попросил выделить 4,1 млрд рублей на субсидии лизинговым компаниям, которые согласятся отсрочить платежи для автопредприятий. Из-за пандемии пассажирские перевозки автотранспортом и городским наземным электротранспортом сократились в среднем на 70-80%, указывает Титов. Платить транспортникам за лизинг автобусов стало нечем, а эти платежи в среднем составляют около 25% всех затрат. Но просто так лизинговые компании перенести сроки платежей не могут, так как сами занимают деньги в банках. В итоге автобусы могут просто изъять, и возить людей станет не на чем, говорится в письме.

Как ранее писала «РГ», прежняя попытка получить субсидии успехом у автоперевозчиков не увенчалась. В июне **минтранс** разработал проект постановления правительства о выделении субсидий в отношении договоров лизинга, заключенных до 31 марта. Документ поддержал РСПП, но заблокировал минфин. Как пояснили в министерстве, вопрос предоставления государственной финансовой поддержки лизинговым организациям необходимо в первую очередь рассматривать в рамках уже предусмотренных мер поддержки. При этом другим видам транспорта целевые субсидии все-таки были выданы.

В **минтрансе** ситуацию комментировать не стали, а в Российском автотранспортном союзе «РГ» рассказали, что готовят обращение в правительство.

Общими мерами господдержки, на которые ссылается минфин, могут воспользоваться единичные компании. К системообразующим отнесены 13 из 61,5 тысячи перевозчиков пассажиров, указывает Борис Титов.

Пассажирские перевозки автотранспортом и городским наземным электротранспортом сократились на 70-80%

Сектор лизинга автобусов совсем небольшой. В год новых автобусов приобретает всего около 15 тысяч единиц. «К тому же крупнейшие лизинговые компании часто входят в состав финансовых банковских групп и фондируются своими же банками. Видимо, из этого исходит минфин», – отмечает аналитик «Финам» Алексей Калачев.

<https://rg.ru/2020/08/13/passazhirskie-avtoperevozchiki-poprosili-u-pravitelstva-subsidii.html>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4451438>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДРА КОШКИНА; 2020.14.08; РОССИЯН МОГУТ ПЕРЕСТАТЬ БЕСПЛАТНО ВЫВОЗИТЬ ИЗ-ЗА ГРАНИЦЫ ПРИ УГРОЗЕ ЖИЗНИ; МИД ПРЕДЛАГАЕТ ЗАСТАВИТЬ ПУТЕШЕСТВЕННИКОВ, ОКАЗАВШИХСЯ В КРИЗИСНОЙ СИТУАЦИИ, КОМПЕНСИРОВАТЬ РАСХОДЫ ГОСУДАРСТВА ЗА ВОЗВРАТ НА РОДИНУ

Пандемия заставила правительство по-новому взглянуть на многие вещи, в том числе на законодательство, которое гарантирует в исключительных случаях безвозмездную помощь в возвращении на родину россиянам, оказавшимся за рубежом. Под исключительными случаями в настоящее время понимается непосредственная угроза жизни.

МИД России подготовил и опубликовал для общественного обсуждения проект постановления правительства, который делает эту помощь платной. Как отмечается в пояснительной записке к документу, анализ практики правоприменения постановления № 370 («Положение о предоставлении помощи в возвращении в РФ гражданам РФ, оказавшимся на территории иностранного государства без средств к существованию») говорит о том, что «заложенные в нем принципы существенно понижают эффективность работы механизма оказания гражданам материальной помощи». В том числе в условиях пандемии коронавирусной инфекции.

«Оценка ситуации на предмет того, представляет ли она действительно угрозу жизни гражданина, всегда чревата субъективностью и является затруднительной, что, в свою очередь, нередко ведет к отказам в предоставлении помощи, – говорится в документе. – При этом категоричность при определении критериев оказания материальной помощи обусловлена не в последнюю очередь и безвозмездностью ее оказания».

Вместо безвозмездного возвращения на родину в случае угрозы жизни внешнеполитическое ведомство предлагает гарантировать возврат из-за границы всем россиянам, но при условии возврата расходов в бюджет. На возврат суммы в рублях, которая будет заранее указана в акте о фактическом предоставлении помощи, будет даваться три месяца. Документ, подтверждающий оплату, необходимо будет отправить в МИД по почте. Если за это время гражданин не оплатит свою эвакуацию из-за границы, будет запущена процедура принудительного исполнения обязательств перед государством.

«Учитывая, что по возвращении в Россию гражданин будет обязан возместить государству понесенные расходы, решение о целесообразности обращения за ней будет приниматься самим гражданином, т. е. помощь фактически будет предоставляться в заявительном порядке, а не только при наличии угрозы жизни», – отмечается в пояснительной записке.

Предложение заставить граждан РФ платить самостоятельно за возврат домой отличается от международной практики, отмечает председатель коллегии адвокатов «Вашь юридический поверенный» Константин Трапаидзе. «Предполагается, что это безвозмездная помощь от государства своим гражданам в кризисных условиях, – говорит он. – Так, ЕС включил механизм гражданской защиты для вывоза граждан, оказавшихся во время пандемии в других странах. Расходы за нанятые самолеты покрываются с помощью союзных институтов стран – членов ЕС».

В Ассоциации юристов России (АЮР) «Ведомостям» пояснили, что новые изменения направлены прежде всего на пресечение использования бюджетных средств недобросовестными гражданами. И некоторые страны тоже применяют такой подход. Например, граждане Великобритании и Канады, оказавшиеся за рубежом в период пандемии без средств к существованию, вправе обратиться в соответствующие ведомства за так называемым экстренным кредитом (emergency loan). А в Германии используют оба подхода: студенты, оказавшиеся в чрезвычайной ситуации, могут обратиться за безвозмездной финансовой поддержкой со стороны государства, остальные граждане – за платной эвакуацией.

Поэтому в АЮР предлагают доработать проект и предусмотреть два случая получения материальной помощи – как возмездной, так и безвозмездной. При этом необходимо сохранить понятие исключительных случаев при возникновении непосредственной угрозы жизни людей. «В целом такая инициатива, хотя она и не противоречит действующему законодательству, вызывает ряд вопросов, – отмечает Трапаидзе. – Во-первых, сколько денег должны будут заплатить граждане РФ за возврат домой. Причем речь идет зачастую о людях, которые находятся в сложном финансовом положении. Во-вторых, не очень понятно, как это будет организовано, учитывая заявительный порядок процедуры, т. е. как будет происходить организация возврата людей и координация этого процесса».

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2020/08/13/836642-perestat-besplatno>

ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА СИДОРЕНКО; 2020.14.08; ДОЛГ НЕВЫЕЗДОМ КРАСЕН: ГРАНИЦА ЗАКРЫТА ДЛЯ ЧЕТЫРЕХ МИЛЛИОНОВ РОССИЯН; ПО ЭКСПЕРТНЫМ ОЦЕНКАМ, ОСТАТЬСЯ ДОМА МОЖЕТ КАЖДЫЙ ШЕСТОЙ ЗАЕМЩИК

Всё больше стран постепенно открывают свои границы для путешественников. Однако почти 4 млн россиян смогут отдохнуть только дома, следует из данных Федеральной службы судебных приставов (ФССП). За рубеж их не выпустят из-за долгов по алиментам, штрафам ГИБДД, услугам ЖКХ и кредитам. По сравнению с 2019 годом, количество невыездных возросло на 10%. Причиной тому стали финансовые трудности, вызванные пандемией, считают эксперты. По оценкам коллекторов, только должников перед кредитными организациями уже около 8 млн человек из более чем 40 млн заемщиков, то есть оказаться невыездным рискует каждый шестой из них.

Виноват карантин

В числе невыездных на 1 июля числилось 3,9 млн должников по алиментам, услугам ЖКХ, кредитам и штрафам ГИБДД. Это на 10,1% (363,3 тыс.) больше по сравнению с годом ранее, сообщили «Известиям» в Федеральной службе судебных приставов.

Кроме того, возросло и количество судебных постановлений о взыскании долгов. Так, на 1 июля у приставов в работе было уже почти 14 млн дел злостных неплательщиков по штрафам ГИБДД, 6,9 млн по кредитам, 2,6 млн по услугам ЖКХ и 795,9 тыс. по алиментам.

– Наибольшее количество постановлений о взыскании алиментов отмечено в Краснодарском и Красноярском краях, Московской, Иркутской и Кемеровской областях. По штрафам ГИБДД – в Москве и Подмосковье, – рассказали «Известиям» в ФССП.

Существенное влияние на рост числа должников оказали финансовые проблемы из-за эпидемии коронавируса, считает заведующий Международной лабораторией экспериментальной и поведенческой экономики ВШЭ Алексей Белянин.

– В нашей стране в принципе не особо любят платить штрафы. Размер доходов населения очень мал, а тут он вообще упал и продолжает падать. Поэтому в целях экономии появляется соблазн сделать вид, что никаких долгов нет, – сказал «Известиям» эксперт. – Тем более в начале карантина стала появляться информация о том, что оплату ЖКХ можно отложить на месяц–другой. Многие могли в это и поверить.

Справедливости ради

Количество автомобильных штрафов также возросло из-за карантина, уверен Алексей Белянин. На пустынных улицах в этот период не было помех для перемещения на большой скорости, а камеры фиксации нарушений никто не отключал.

С ним не согласен президент Коллегии правовой защиты автовладельцев Виктор Травин.

– Не уверен, что ситуация на дорогах в карантин могла повлиять на рост числа штрафов, всё-таки большая часть автомобилистов не совершала поездки из-за самоизоляции и пропускного режима. Скорее речь идет о штрафах, наложенных до пандемии. То есть нарушения были зафиксированы в ноябре–декабре, а период оплаты пришелся на весну, – сказал он «Известиям».

Что касается числа уклонившихся от выплат, то его рост объясняется не только финансовыми трудностями, но и принципиальной позицией водителей, пояснил Виктор Травин. В последнее время неплательщиков среди них стало гораздо больше, отметил эксперт. По его словам, это связано с тем, что многие просто выжидают: успеют ли приставы списать долг со счета или получится дождаться истечения срока взыскания.

– Автовладельцы поняли, что этот механизм очень неповоротливый в силу своей бюрократичности. На дорогах увеличилось количество видеочкамер, штрафов стали выписывать всё больше и больше. Водители понимают, что ГИБДД просто завалены этими штрафами, приставы не успевают проводить взыскания, – подчеркнул автозащитник.

Бесстрашные должники

В первом полугодии 2020 года, на большую часть которого пришлась пандемия коронавируса, доля должников, которые не платят из-за финансовых трудностей, составила 70%, рассказал «Известиям» гендиректор Национальной службы взыскания Роман Волосников.

– При этом число убежденных неплательщиков (тех, кто не платит, не испытывая финансовых затруднений) в этом году по сравнению с прошлым снизилось в два раза. Сейчас они составляют 10% в общем сегменте. Такая мера, как невыезд за границу, оказывает воздействие именно на них. По нашим оценкам, более половины из этих граждан имеет возможность погасить долг, – отметил он.

Остальные 20% ссылаются на различные причины уклонения от выплат: кто-то не понял условия договора, не согласен с суммой задолженности, готов платить только через суд.

Если принимать в расчет, что потенциально невыездными считаются те, кто имеет просроченную задолженность от 30 тыс. рублей, а срок просрочки более трех месяцев, то в настоящее время таких должников может быть около 8 млн человек, заметил президент СРО НАПКА Эльман Мехтиев.

– Порядка 95% из них – это банковские заемщики, остальные задолжали микрофинансовым организациям (МФО). Влияние на размер задолженности оказывает, в первую очередь изначальная средняя сумма кредита. Например, в МФО она варьируется в пределах 8–10 тыс. рублей. То есть чтобы попасть в список потенциально невыездных, надо иметь как минимум два просроченных займа. В банках же средняя сумма кредита начинается от 30–50 тыс. рублей. Всего на 1 июля в кредиторных организациях (банках и МФО) числилось более 40 млн заемщиков. Если около 8 млн из них – должники, то стать невыездным рискует каждый пятый–шестой, – рассказал «Известиям» глава ассоциации коллекторов.

В коллекторских организациях также подчеркнули, что если раньше мера по «закрытию» границ была эффективной, особенно в отпускной период, то во время пандемии ее действенность заметно снизилась.

– Проведенный нами опрос показал, что запрет на выезд за границу пугает лишь 5–10% респондентов. Годом ранее этот показатель был на уровне 30–40% с учетом всех категорий долгов. Сейчас граждане знают, что поехать отдыхать за рубеж всё равно нельзя, то есть данная мера никак не повлияет на их образ жизни, поэтому не имеет смысла ее опасаться, – сказал «Известиям» гендиректор компании «Юником24» Юрий Кудряков.

В НАПКА напомнили, что обращение в суд – это крайняя мера для любого кредитора, к которой он прибегает лишь в том случае, когда другие методы (звонки, личные встречи) оказались неэффективны, и должник не выходит на связь.

<https://iz.ru/1047860/elena-sidorenko/dolg-nevyezdom-krasen-granitca-zakryta-dlia-chetyrekh-millionov-rossiian>

ИЗВЕСТИЯ; МАРИЯ ВАСИЛЬЕВА; 2020.14.08; «НАДЕЕМСЯ, АВИАСООБЩЕНИЕ ВОЗОБНОВИТСЯ В СЕНТЯБРЕ»; ПОСОЛ ШРИ-ЛАНКИ В РОССИИ, ПРОФЕССОР МИГАХАЛАНДЕ ДУРАГЕ ЛАМАВАНСА – О ТОМ, КОГДА РОССИЙСКИЕ ТУРИСТЫ СМОГУТ ПОСЕТИТЬ СТРАНУ И ЧТО ВКЛЮЧАЕТ ПЛАТНАЯ «ВИЗА+»

Шри-Ланка откроет свои границы для российских туристов не раньше сентября. Об этом в интервью «Известиям» заявил посол республики в РФ, профессор Мигахаланде Дураге Ламаванса. Он также рассказал о том, что дату пришлось перенести из-за вспышки в реабилитационном центре для наркозависимых, уточнил, покроет ли «Виза+» лечение от коронавируса, и спрогнозировал, как будут развиваться двухсторонние отношения стран в постковидный период.

-
- Есть ли подвижки в переговорном процессе с российской стороной по поводу открытия границ?
- Шри-Ланка, как и все страны, хочет вернуться к нормальной экономике, чтобы граждане смогли жить в привычном для них ритме. Мы планировали открыть границы для других стран 15 августа, однако вспышка в реабилитационном центре для наркозависимых заставила нас повременить. Так как относительно небольшому, в сравнении с показателями в других странах, количеству зараженных (2,5 тыс.) 600 случаев добавились за неделю. Приняв во внимание угрозу второй волны, мы решили даже приостановить программу репатриации, из-за чего многие соотечественники остались в странах Ближнего Востока. Совсем недавно мы возобновили вывозные рейсы, потребуется время, чтобы завершить этот процесс.
- Получается, что говорить о возобновлении авиасообщения между странами преждевременно?
- В данных условиях делать прогнозы сложно. Пока мы надеемся, что авиасообщение возобновится в сентябре. При этом я убежден, что именно восстановление прямых рейсов Москва–Коломбо сможет предотвратить всплеск заражений из-за транзитных перелетов. Шри-Ланка беспокоится и принимает все меры для предотвращения передачи коронавирусной инфекции между туристами, которые приезжают из разных стран.
- Если гражданин РФ, оказавшись на Шри-Ланке, заразился коронавирусом во время отдыха, будет ли он помещен в местный госпиталь или его отправят лечиться на родину?
- Система здравоохранения Шри-Ланки справляется с COVID-19 достаточно успешно: у нас всего 11 смертей. Безусловно, иностранцы смогут пользоваться услугами наших врачей, но им предоставят и возможность вернуться на родину, если тому не будут препятствовать медицинские показатели. Так, в начале пандемии туристка из Китая прошла лечение и покинула страну. Стоит отметить, что в случае, если вспышку заболевания зафиксируют именно среди туристов, вероятнее всего, придется закрыть границы снова.
- Покрывает ли расходы на лечение от COVID-19 электронная виза, которая из-за пандемии перестала быть бесплатной?
- Стандартная электронная виза (ETA) всегда была бесплатной для российских туристов, но из-за условий, диктуемых пандемией, она превратилась в расширенную версию, так называемую Визу+. Теперь путешественнику требуется оплатить \$100, чтобы каждый четвертый–пятый день отпуска проходить тестирование на COVID-19. При этом стоимость одного исследования – почти \$40. Наше правительство с радостью бы отменило визовый сбор, но стоит учитывать, что из-за эпидемии наша экономика и туристический сектор серьезно пострадали. К тому же серия терактов в прошлом году (в апреле 2019 года в нескольких городах Шри-Ланки, включая столицу Коломбо, произошли взрывы в католических церквях и отелях. – «Известия») также заставила многих туристов отложить поездку. Мы продолжаем работать над этим вопросом. Как я уже отмечал, если виза станет бесплатной, то в первую очередь для российских туристов.
- Как будет происходить прием гостей в условиях пандемии? Нужно ли им предоставлять отрицательные результаты тестирования в аэропорту?
- На пограничном контроле потребуют результаты ПЦР-исследования на COVID-19, сделанные не позднее чем за 72 часа до прибытия. Непосредственно в аэропорту Шри-Ланки всех путешественников будет ждать еще один бесплатный тест, результаты которого сообщат на следующее утро. Из-за этого на первый день отдыха стоит забронировать специальный отель неподалеку от аэропорта. Если тест покажет отрицательный результат, турист сможет отправиться в другую гостиницу из списка, утвержденного Управлением по развитию туризма Шри-Ланки (SLTDA). Республика разработала подробные протоколы, которые будут использоваться всеми заинтересованными сторонами, связанными с туризмом. Именно поэтому курорты Шри-

Ланки совсем недавно получили статус безопасности от Всемирного совета по путешествиям и туризму (WTTC).

– Некоторые путешественники из России, оказавшиеся на Шри-Ланке, до сих пор не смогли попасть на эвакуационные рейсы. Есть ли информация об условиях их существования?

– Мы очень плотно сотрудничали с МИД РФ по вывозу российских туристов. Некоторым из них удалось успеть на прямые рейсы, другие воспользовались транзитами через Доху, Лондон или Стамбул. По нашей информации, те, кто остались на территории республики, не столкнулись с проблемами в области здравоохранения, безопасности или гостиничной индустрии. Многие отели продолжают предоставлять им жилье. Кроме того, для некоторых российских туристов спасением стало общение с местным населением. Кому-то даже удалось найти любовь. Скоро ожидается новый вывозной рейс из Шри-Ланки, вероятнее всего, он будет со стыковкой на Ближнем Востоке.

– На ваш взгляд, как будут развиваться двусторонние отношения наших стран в постковидный период?

– Конечно, стоит ожидать изменений, но только в лучшую сторону. Если проследить за развитием отношений между Россией и Шри-Ланкой за последние годы, стоит отметить, что они очень тесные. Наши президенты встречались в 2017 году в Москве и в 2019-м в Таджикистане. В этом году нашу страну посетил глава МИД РФ Сергей Лавров. Кроме того, существует Межправительственная Российско-Ланкийская комиссия по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству. Наши посольства и МИДы работают бок о бок. Россия – наш друг, который всегда помогает, поэтому нет никаких сомнений, что наши отношения будут только улучшаться.

– Какие новые области могут связать Россию и Шри-Ланку?

– На мой взгляд, необходимо взять курс на развитие отношений в академической сфере. Несколько наших университетов уже установили контакты друг с другом. Посольство в данный момент нацелено на диалог с администрацией Санкт-Петербурга (мы прибыли в город с официальным визитом 10 дней назад), нам удалось установить связи с властями Самары и Уральского региона. В Шри-Ланке есть 30 школ, в которых дети изучают русский язык. Почему бы не устраивать смешанные занятия? Так юные граждане наших стран смогут обмениваться мнениями, а услышать их голос – очень важно.

<https://iz.ru/1047982/mariia-vasileva/nadeemsia-aviasoobshchenie-vozbnovitsia-v-sentiabre>

ИЗВЕСТИЯ; ВАЛЕРИЙ ВОРОНОВ; 2020.14.08; ВОСТОЧНЫЙ ЭКСЦЕСС: БИЗНЕС ПРЕДЛОЖИЛ СПОСОБЫ СНИЗИТЬ ЦЕНУ НА БЕНЗИН В ДФО; СРЕДИ НИХ – ОТМЕНА ЗАПРЕТА НА ИМПОРТ ТОПЛИВА В РФ И УМЕНЬШЕНИЕ НДС ДЛЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ОКРУГА

В России предложили решение проблемы дефицита и высоких цен на бензин и дизель на Дальнем Востоке. Независимый топливный союз (НТС) направил письма в Минфин, Минэнерго, Минвостокразвития и ФАС, а также региональным органам власти («Известия» ознакомились с ними). В частности, он заявил о необходимости увеличить льготы для поставок топлива в регионы ДФО, отменить запрет на его импорт в Россию и понизить ставку НДС для дальневосточных предприятий на 10 п.п. В НТС считают, что эти меры помогут стабилизировать ситуацию.

Дорого, дефицитно

НТС 13 августа направил 49 писем в федеральные и региональные органы власти. Среди адресатов – Минэнерго, Минвостокразвития, Минфин, ФАС, полпредство ДФО, а также главы и сенаторы 11 регионов федерального округа. Документы содержат меры, реализация которых, по мнению НТС, позволит поддержать топливную инфраструктуру, снизить вероятность потенциального ущерба и создать предпосылки для ее посткризисного восстановления. Они также обеспечат экономические условия для

стабилизации цен на бензин и дизель в регионах ДФО. Подлинность писем подтвердил председатель правления НТС Григорий Баженов.

Как указано в обращении, проблема растущих цен на эту продукцию для регионов Дальнего Востока вызывает пристальное внимание общественности и требует принятия срочных мер. В отличие от рынков других федеральных округов в ДФО наблюдается регулярный дефицит моторных топлив в оптовом сегменте. На 11 субъектов округа приходится лишь два НПЗ (комсомольский «Роснефти» и хабаровский Независимой нефтегазовой компании (ННК)). При этом топливо, производимое в западной части России, невыгодно поставлять сюда из-за логистики.

«В итоге складывается ситуация, в рамках которой в оптовом сегменте практически отсутствует конкуренция, что уже в свою очередь приводит к реализации топлива по ценам, значительно превышающим среднероссийские. Высокая цена в оптовом сегменте подталкивает вверх и розничные цены, что неблагоприятно сказывается на потреблении», – говорится в письме НТС.

По данным службы госстатистики, средняя цена бензина АИ-92 в России в начале августа составляла 43,08 рубля за 1 л, при этом в ДФО – 45,82 рубля. АИ-95 – 46,83 рубля за 1 л в среднем по стране и 48,81 рубля на Дальнем Востоке, а дизель – 48,05 и 52,22 рубля за 1 л соответственно.

Наибольшие отклонения в розничных ценах на топливо от среднероссийских среди регионов ДФО наблюдаются на Камчатке и Сахалине, рассказал «Известиям» аналитик ГК «Финам» Алексей Калачев. По его словам, здесь они выше примерно на 15%. Также большие отклонения в Республике Саха, Магаданской области и Чукотском автономном округе, там они выше на 20–30%.

По словам начальника отдела маркетинговых исследований «ОМТ-Консалт» Татьяны Цыбиной, средние розничные цены в Приморском крае на АИ-95 в августе по сравнению с январем 2020 года выросли на 2,1%, на бензин АИ-92 – на 2,2%, дизельного топлива – на 2%. Стоимость 1 л бензина АИ-95 на АЗС в Хабаровском крае увеличилась сильнее – рост к январю составил 2,4%, на АИ-92 – 2,3%.

Меры регулирования

НТС предложил поднять коэффициент КДФО – в рамках действующего демпфирующего механизма на его размер снижается ставка акциза при поставке топлива в регионы округа. Сегодня КДФО равен 2,1 тыс. рублей за 1 т бензина или дизеля, союз считает целесообразным увеличить его до 5 тыс. рублей. Эта мера, как считают в НТС, повысит привлекательность поставок в субъекты ДФО, создаст предпосылки для усиления конкуренции в оптовом сегменте и снизит закупочные цены для розничных игроков.

Еще одно предложение – отменить запрет на импорт нефтепродуктов. Он вступил в силу со 2 июня и действует до 1 октября 2020 года. Ограничение вводилось, чтобы защитить внутренний рынок от ввоза дешевого топлива из-за границы, после того как с падением мировых цен на нефть рухнули и мировые цены на бензин.

Помимо прочего проект мер включает и снижение ставки НДС на 10 п.п. на автомобильный бензин и дизельное топливо 5-го экологического класса в регионах федерального округа.

В НТС подчеркнули, что ранее уже представляли депутатам Госдумы меры по решению проблем топливного рынка Дальнего Востока. Было направлено письмо и врио губернатора Хабаровского края Михаилу Дегтяреву. Он ответил, что предложения изучены, приняты к сведению и направлены членам экспертного совета ГД. Однако с тех пор, как подчеркнул Григорий Баженов, никаких мер предпринято не было, а ситуация продолжает ухудшаться.

29 июля Михаил Дегтярев в ходе встречи с рабочими Амурского судостроительного завода дал поручение разобраться с картельным сговором компаний при образовании цен на бензин в регионе. Но, как пояснил Григорий Баженов, в действительности у

сложившейся ситуации преимущественно экономические причины. Проблема Дальнего Востока – это проблема регулирования.

По словам главы НТС, «Роснефть» и ННК продают топливо по тем ценам, по которым могут с учетом высоких издержек логистики, налоговой нагрузки и регуляторных правил. Дефицит топлива случается, когда меняются внешние экономические условия, но из-за этих самых регуляторных правил рынок не может адаптироваться под ситуацию. Поэтому проблему следует решать путем повышения привлекательности поставок сюда нефтепродуктов, а не искать виновных в «картельном сговоре».

В своем письме глава объединения попросил Михаила Дегтярева включить в повестку парламента региона вопрос о внесении соответствующих законопроектов в Федеральное собрание РФ. В аппарате врио губернатора Хабаровского «Известиям» оперативно не прокомментировали ситуацию. «Известия» также направили запросы в Минэнерго, Минвостокразвития и ФАС.

В Минфине рассмотрят обращение союза, заявили там «Известиям». Однако добавили, что вопросы, касающиеся цен на топливо и общей ситуации на этом рынке, относятся к компетенции Минэнерго и ФАС.

Себе в убыток

Из-за высоких оптовых цен многие заправки в ДФО работают в убыток, рассказала «Известиям» Анна Моисеенко, коммерческий директор сети Benzo, представленной в регионе. Следуя директивам ФАС о том, что цены на бензин не должны опережать инфляцию, АЗС сталкиваются с ситуацией, когда оптовые цены выше розничных. В итоге заправки не имеют возможности покрыть расходы на обслуживание инфраструктуры и оплату работы персонала.

Председатель профсоюза «Транспортных перевозчиков Приморского края» Петр Куприянов посетовал в беседе с «Известиями», что цены на бензин в регионе стали настоящей проблемой для бизнеса.

– Они растут каждую неделю, автоперевозчики возмущены, им все сложнее работать, – сообщил он.

Аналитики НТС, ссылаясь на данные Росстата за 2019 год, отметили, что в литре АИ-92 НДС составляет 5,91 рубля (13,73% от стоимости литра), акциз – 9 рублей (20,92%). В итоге совокупная налоговая нагрузка составляет 34,65% цены.

И этот расчет еще не учитывает налога на добычу полезных ископаемых (НДПИ) и налога на дополнительный доход (НДД), которые скрываются в стоимости сырья. В итоге, как отмечают в союзе, фискальная нагрузка составляет не менее 55% от конечной стоимости каждого литра топлива.

По словам гендиректора «ИнфоТЭК-Терминал» Рустама Танкаева, главная проблема всего рынка нефтепродуктов России, в том числе и ДФО, – именно налоговое бремя, которое превосходит возможности топливного сектора и не позволяет вкладывать средства в его развитие.

– Любые налоговые льготы, включая понижение ставки НДС, могут быть полезны, – отметил он. – Это помогло бы стабилизировать ситуацию.

Однако эксперт выразил сомнение в том, что правительство пойдет на снижение НДС.

По мнению гендиректора независимого аналитического агентства нефтегазового сектора «НААНС-МЕДИА» Тамары Сафоновой, повышение КДФО может оказать положительное влияние на рынок моторного топлива в Дальневосточном регионе. При этом эксперт отметила, что запрет на импорт бензина и дизеля не оказывает значимого влияния на обороты нефтепродуктов внутри России.

Приморский топливный союз (ПТС) совместно с Российским топливным союзом (РТС) также предлагают варианты решения проблемы, сказал «Известиям» президент ПТС Владимир Чирсков. Он считает, что в первую очередь следует увеличить нормативы продаж на биржевых торгах, потому как отмена акцизов и изменение НДС маловероятны.

В середине июля власти отказались от радикального роста продаж топлива на бирже. ФАС и Минэнерго согласовали их увеличение для бензина лишь с 10 до 11% от производства, а для дизеля – с 6 до 7,5%.

<https://iz.ru/1047735/valerii-voronov/vostochnyi-ekstcess-biznes-predlozhit-sposoby-snizit-tcenu-na-benzin-v-dfo>

КОММЕРСАНТЬ; ЮРИЙ БАРСУКОВ, ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2020.14.08; БЕНЗИН ДОРОЖАЕТ ПО КОПЕЙКЕ; АЗС ПРИБЛИЖАЮТСЯ К ВЫХОДУ НА БЕЗУБЫТОЧНОСТЬ

Розничные цены на бензин в России продолжили рост в августе, прибавив 0,1% за прошлую неделю, по данным Росстата. Стоимость топлива на заправках постепенно отыгрывает бурный взлет оптовых цен в июне–июле, хотя в августе в опте она перешли к снижению. Повышение цен в рознице продолжится, считают эксперты, это необходимо для восстановления маржинальности АЗС, которые сейчас продают топливо себе в убыток.

Розничные цены на бензин в среднем по стране выросли за прошлую неделю на 2 коп., или на 0,1%, следует из данных Росстата. Так, средняя стоимость бензина АИ-92 выросла на 2 коп., до 43,1 руб. за 1 л, АИ-95 – на 3 коп., до 46,86 руб. за 1 л. С начала года цены выросли на 2%, или примерно на 1 руб. При этом подавляющая часть этого роста пришлась на июнь–июль.

Повышение стоимости топлива на АЗС в этом году связано с ростом цен в оптовом звене в мае–июле, который достигал 27% по АИ-92 и превышал 50% по АИ-95. Оно было вызвано резким выходом страны из карантина на фоне низкого производства бензина на НПЗ (поскольку в марте–апреле спрос на топливо был низким и загрузка заводов была снижена).

Плюс ко всему, к началу традиционного сезона отпусков международное авиасообщение не было восстановлено и спрос на топливо, особенно на бензин, в июле превысил показатель прошлого года из-за всплеска внутреннего туризма.

Лишь к концу июля нефтекомпаниям удалось сбалансировать рынок, для чего они почти полностью прекратили экспорт бензина. С начала августа цены в оптовом звене стали снижаться и уже опустились на 10% по АИ-95, до 49,5 тыс. руб. за тонну (см. “Ъ” от 10 августа).

Но для АЗС ситуация остается сложной: заправкам все еще надо распродать запасы, купленные 45–60 дней назад по высоким ценам. Поскольку АЗС повысили ценники пропорционально увеличению оптовых цен, с июня они фактически несли убытки с каждого проданного литра. Для тех заправок, которые входят в состав крупных нефтяных компаний, это не имело значения: они зарабатывали в оптовом звене больше, чем теряли в рознице. Но для независимых АЗС последние два месяца были сложным периодом, и именно поэтому независимые сети, как правило, первыми повышали цены.

По данным «Петромаркета», за прошлую неделю розничные цены на АИ-92 и АИ-95 прибавили относительно 31 июля 4 коп. и 5 коп. за 1 л соответственно.

Чистая маржа реализации АИ-95 на АЗС увеличилась за неделю на 5 коп., до минус 1,1 руб. за 1 л, а для АИ-92 осталась на уровне минус 0,9 руб. за 1 л. Проблема убыточности розничной торговли бензином может разрешиться в ближайшее время, если мелкооптовые цены, реагирующие с некоторым запаздыванием на динамику цен производителей, снизятся вслед за ценами НПЗ, отмечают в компании. По оценке «Петромаркета», суммарная чистая маржа реализации АИ-92 в мелкооптовом и розничном каналах уже вышла в устойчивый плюс.

Но некоторые опасения может вызывать снижение производства топлива, которое наблюдается в августе. Так, по данным Росстата, производство бензина на прошлой неделе снизилось на 3,2% по сравнению с концом июля, составив 799,7 тыс. тонн.

Для нефтекомпаний переработка топлива при нынешних ценах на нефть по-прежнему остается менее привлекательной, чем экспорт самой нефти, и загружать НПЗ в основном невыгодно. Если эта тенденция продолжится, а спрос на бензин останется сильным, это может привести к новому росту оптовых цен в сентябре, в преддверии сезонных ремонтов на НПЗ.

<https://www.kommersant.ru/doc/4451754>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2020.14.08; «ТРОЙКА» СКАЧЕТ ПО РУСИ; МОСКОВСКАЯ БИЛЕТНАЯ СИСТЕМА МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ В ДРУГИХ ГОРОДАХ

Столичные власти начали переговоры с чиновниками Подмосковья, Санкт-Петербурга и Тульской области о внедрении единой системы оплаты проезда в общественном транспорте. Планируется, что пассажиры смогут пользоваться московской «Тройкой» и в других городах. Власти Петербурга пока изучают предложение Москвы – ранее здесь уже тестировали и отказались от некоторых столичных разработок. Подмосковные власти, в свою очередь, в начале 2019 года уже анонсировали планы по объединению транспортных карт с Москвой, но сделать этого так и не удалось.

«Москва обсуждает объединение систем оплаты проезда с Московской областью, Тулой и Санкт-Петербургом, – рассказали “Ъ” в департаменте транспорта столицы. – Помимо объединения билетных систем с Петербургом обсуждаются и совместные решения в части автомобильных парковок (имеется в виду управляющее ПО и мобильное приложение. – “Ъ”». Подробностей в ведомстве не раскрыли. В **пресс-службе** Смольного подтвердили переговоры: сформирована «рабочая группа» для разработки единого электронного проездного.

Транспортные карты для оплаты проезда действуют сегодня в большинстве крупных городов РФ. Столичная «Тройка» существует с 2013 года. С 2016 года выпускаются кобрендинговые карты с встроенными чипами от «Тройки» и подмосковной «Стрелки», однако счета у них отдельные и пополнять их надо разными способами. Аналогичная карта, объединяющая «Тройку» и питерский «Подорожник», выпускается с 2017 года. В феврале 2019 года губернатор Подмосковья Андрей Воробьев анонсировал создание единой платежной системы для Москвы и области: «Ни «Стрелки», ни «Тройки» не будет – это рудимент, которому предстоит отмереть». Но за полтора года объединение так и не состоялось. Вопрос находится в проработке, поясняют в минтрансе Московской области. Московская мэрия готова безвозмездно передать властям Петербурга разработки и лицензии в системе оплаты проезда, пояснили “Ъ” в комитете по транспорту Петербурга, но этот вариант пока изучается.

В Смольном говорят о проведении «финансового аудита» проекта. Питерское ГКУ «Организатор перевозок» с декабря 2019-го по март 2020 года анализировало одну из столичных систем по управлению городским транспортом, в пилотном режиме она была развернута в Санкт-Петербурге для тестирования. Петербургские власти сделали вывод о «невозможности ее использования без проведения доработок». В прошлом году Смольный расторг договор стоимостью 750 млн руб. с подрядчиком, который разрабатывал платформу комплексной системы управления городским и пригородным пассажирским транспортом. Ее планировалось ввести к середине 2020 года вместе с реформой общественного транспорта, но поскольку последняя отложена до 2022 года, у правительства Петербурга сдвинулся и дедлайн по внедрению IT-решений.

Получить вчера комментарии представителей Тульской области по поводу внедрения столичного опыта “Ъ” не удалось.

Потенциальных пользователей у новой объединенной платежной системы немного, считает глава Союза пассажиров, член общественного совета **Минтранса России** Кирилл

Янков. Это видно, считает он, и по низкому спросу на кобрендинговые карты «Тройка-Подорожник»:

Найти людей, которые хотели бы пользоваться одновременно московским и питерским общественным транспортом, сложно».

А вот объединять платежные системы в регионах-соседях важно, уточнил господин Янков. Эксперт считает необходимым ускорить работы по созданию единой карты в Москве и Подмосковье: между этими регионами существует мощная маятниковая миграция. «В целом мир идет к тому, чтобы оплачивать проезд можно было телефоном и банковскими картами, а не транспортными», – добавляет Кирилл Янков. В конце 2018 года, напомним, вице-мэр Максим Ликсутов в интервью “Ъ” рассказывал о планах модернизировать столичную билетную систему (чтобы, в частности, можно было пополнять «Тройку» без валидации), но работа эта пока не окончена.

<https://www.kommersant.ru/doc/4451719>

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.13.08; S7 РЕШИЛА ВСЕРЬЕЗ ЗАНЯТЬСЯ ГРУЗОПЕРЕВОЗКАМИ; КОМПАНИЯ ВПЕРВЫЕ ПОЛУЧИТ В ПАРК ГРУЗОВЫЕ САМОЛЕТЫ

Одна из крупнейших российских пассажирских авиакомпаний – S7 Airlines впервые получит грузовые самолеты. Речь идет о двух Boeing 737-800BCF, за счет которых компания планирует нарастить перевозки грузов и почты на 30%. Аналитики говорят о росте рентабельности сегмента карго в ближайшие годы: после остановки международного авиасообщения грузовой рынок потерял 65-70% провозных мощностей, которые обеспечивали багажные отсеки пассажирских самолетов.

S7 Airlines подписала договор на поставку в 2020-2021 годах двух грузовых самолетов с лизинговой компанией GECAS. Речь идет об узкофюзеляжных Boeing 737-800BCF, грузоподъемность которых составляет 23,9 тонны, дальность полета – до 3,7 тыс. километров. Поставки запланированы на ноябрь 2020 года и январь 2021 года. Это изначально пассажирские самолеты, которые были конвертированы в грузовую версию компанией Boeing.

На сегодня парк S7 состоит из 101 пассажирского самолета: 61 Airbus A319/320, 23 Boeing 737-800 и 17 Embraer 170. В компании говорят, что, несмотря на последствия коронавируса, загрузка действующего пассажирского парка высокая: сейчас летают 97 самолетов.

Boeing 737-800BCF станут первыми самолетами в воздушном флоте S7 Airlines, полностью ориентированными на перевозку грузов по среднемагистральным маршрутам, говорится в сообщении компании.

Судна перейдут под управление S7 Cargo. Сейчас эта компания организует таможенное оформление и перевозки коммерческих грузов и почты в багажных отсеках пассажирских самолетов S7 Airlines.

«Дополнительные емкости будут задействованы на направлениях с высоким спросом и ограниченными возможностями багажно-грузовых отсеков пассажирских самолетов. По нашей оценке, новые воздушные суда позволят увеличить объем перевозимых груза и почты на 30%», – отмечает гендиректор S7 Cargo Илья Ярославцев.

По последним данным **Росавиации**, в июне S7 занимала четвертое место по перевозкам грузов и почты с объемом 4,5 тыс. тонн. При этом процент коммерческой загрузки упал на 23,4 процентного пункта, до 51,4%. В апреле-мае компания также перевозила грузы в салоне пассажирских самолетов. В S7 говорили о возможности возобновления таких перевозок осенью 2020 года в зависимости от рыночной ситуации, в том числе возобновления международных пассажирских рейсов. Как сообщил “Ъ” 9 июня, в июне тарифы на перевозку грузов значительно упали по сравнению с мартом-апрелем, что

снизило привлекательность таких рейсов, но грузовые перевозчики говорили о росте спроса, надеясь, что увеличение объемов перевозок компенсирует снижение тарифов.

На фоне прогнозов, согласно которым восстановление пассажирского авиасообщения до докризисного уровня произойдет не ранее 2022–2023 годов, тарифы на грузоперевозки останутся на более высоком уровне, чем ранее, говорили в крупнейшей российской грузовой авиакомпании «Волга-Днепр».

Нынешняя ситуация позволяет грузовым авиакомпаниям обеспечивать довольно высокую загрузку и уровень цен ввиду отсутствия или значительного сокращения емкостей на линиях пассажирских перевозчиков, говорит старший эксперт авиационной практики Bain & Company Сергей Зайцев: следовательно, организация грузовых перевозок может быть рентабельной в краткосрочной перспективе. При этом лизинг грузового воздушного судна позволяет более эффективно и полно использовать его фюзеляж для перевозки грузов, чем у пассажирских самолетов, где можно перевозить в салоне только определенные категории грузов.

Глава Infomost Борис Рыбак отмечает, что сейчас специализированный грузовой бизнес растет, а тарифы на перевозку грузов в три-четыре раза выше, чем год назад. В ближайшие годы ситуация будет только улучшаться, ожидает он: эти самолеты будут загружены и смогут приносить прибыль. Об этом свидетельствует и тот факт, что к идее создания собственного перевозчика вернулась «Почта России», а у компании «Волга-Днепр» не хватает самолетов, продолжает он.

В целом конвертированные пассажирские самолеты относительно недорогие по сравнению с новыми грузовыми или новыми пассажирскими, лизинговые ставки там также не очень высокие, говорит господин Рыбак. Самостоятельное переоборудование воздушных судов возможно, но осложняется необходимостью наличия разрешения на проведение таких работ не только от авиавластей соответствующей страны, но и от разработчика самолета, который заинтересован забрать эти работы себе, заключает он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4451679>

На ту же тему:

<https://radiosputnik.ria.ru/20200813/1575729752.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2020.13.08; РАЗРАБОТАН ПОРЯДОК ОБОРУДОВАНИЯ Ж/Д ПЕРЕЕЗДОВ КАМЕРАМИ ФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ

Если на железнодорожном переезде в течение трех лет происходили аварии с жертвами, то там будут установлены камеры автоматической фиксации нарушений. Установка этих комплексов будет согласовываться с Госавтоинспекцией. Проекты соответствующих документов поддержала подкомиссия по совершенствованию надзорных функций при правительственной комиссии по проведению административной реформы.

Председатель Правления Ассоциации юристов России Владимир Груздев рассказал, что, по данным **министерства транспорта РФ**, на сегодняшний день в России насчитывается 10,5 тысячи железнодорожных переездов. Из них камерами оборудовано чуть более двухсот.

– Между тем, по данным Судебного департамента при Верховном суде России, за нарушение правил движения через железнодорожные пути были наказаны 2,94 тысячи водителей. Из них 2,8 тысяч получили штраф, 144 человека были лишены прав, – отметил Владимир Груздев.

Он пояснил, что сейчас подготовлены проекты документов, которые прописывают порядок оборудования железнодорожных переездов камерами автоматической фиксации нарушений, регламент обслуживания таких камер и правила передачи информации о выявленных нарушениях в органы государственного контроля.

– Перечень железнодорожных переездов, которые планируется оснастить камерами автоматической фиксации, будет согласовываться с МВД. Обязательному оборудованию специальными техническими средствами фиксации нарушений подлежат переезды, на которых в течение трех последних лет случались ДТП с жертвами, – рассказал председатель Правления АЮР.

Допускается также установка камер на основании гражданско-правовых договоров между владельцем инфраструктуры и частными компаниями.

– О том, что на железнодорожном переезде установлена камера, водители будут предупреждаться специальными знаками, – сообщил Владимир Груздев.

Напомним, что сейчас до сих пор идут жаркие споры о том, надо ли предупреждать водителей о камерах. В проекте поправок в правила дорожного движения предполагается, что в населенных пунктах знаки, предупреждающие о камерах, ставиться не будут. Только на въезде в этот пункт.

В тоже время защитники прав автомобилистов настаивают на обязательном предупреждении о каждой камере. При этом ссылаются на поручение президента **Владимира Путина** о том, что камеры прятать нельзя и о них обязательно надо предупреждать. Спор еще не закончен.

<https://rg.ru/2020/08/13/razrobotan-poriadok-oborudovaniia-zhd-pereezdov-kamerami-fiksacii-narushenij.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.14.08; СПАСЕНИЕ НА ВОДАХ; СУДОХОДНЫЕ КОМПАНИИ ПОЛУЧИЛИ СУБСИДИИ ОТ ГОСУДАРСТВА

Росморречфлот распределил субсидии в 320 млн рублей между двумя судоходными компаниями, пострадавшими из-за пандемии коронавируса. Большую часть суммы – 247 млн рублей – получила компания «Водоход», остальные средства достанутся компании «Водолет», рассказали «РГ» в ведомстве. Заявки на субсидии подали только эти две компании, срок подачи заявок заканчивается 15 августа.

Субсидии выделены распоряжением правительства в рамках помощи отраслям, пострадавшим из-за коронавируса. Судоходные компании могут направить деньги на выплаты лизинговым компаниям с 11 марта по 31 декабря 2020 года, пояснили в **Росморречфлоте**. Для получения субсидии компании должны были продолжать деятельность и не сокращать численность работников в пандемию более чем на 30%. Подобную поддержку получили также предприятия авиаотрасли и железнодорожные компании, хотя в этих случаях выделенные суммы на порядок больше. В компании «Водоход» пояснили «РГ», что всю сумму уже перевели в лизинговую компанию.

<https://rg.ru/2020/08/13/sudohodnye-kompanii-poluchili-subsidii-ot-gosudarstva-v-320-mln-rublej.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; НАТАЛЬЯ ГРАФ; 2020.14.08; ПОЛТОННЫ С НЕБА; В ТОМСКОЙ ОБЛАСТИ ГРУЗЫ ДОСТАВЯТ ДРОНЫ

Томская область стала первым в России регионом, где начнутся эксперименты по доставке грузов массой до 500 килограммов беспилотными летательными аппаратами.

– До конца года нам предстоит разработать и согласовать с Минэкономразвития России дорожную карту, а с начала 2021 года приступить к самому эксперименту, – сообщил замгубернатора по экономике Томской области Андрей Антонов. – Уже в следующем году в регионе начнет действовать особый правовой режим. Он предполагает упрощенное применение законов, регулирующих использование беспилотников. Потом эту правовую основу распространят на всю страну.

В Томске будут перевозить два типа грузов: социальные и промышленные. Например, медикаменты или запчасти для нужд предприятий нефтегазовой отрасли. Грузовые беспилотники доставят их в отдаленные территории.

– Географические особенности Томской области способствуют грузовым перевозкам с помощью беспилотников, – пояснил «РГ» и.о. начальника департамента по развитию инновационной и предпринимательской деятельности Томской области Александр Турлов. – Ведь на значительной территории региона затруднена круглогодичная транспортная доступность, населенные пункты и инженерная инфраструктура расположены друг от друга на существенном расстоянии.

В Томской области с 2018 года совместно с Фондом перспективных исследований успешно развивается проект «Тайга», в рамках которого создается опытный полигон по тестированию беспилотных комплексов. Первые тесты с участием дронов провели в Сибири железнодорожники. Свои испытания нынешней весной провели и томские ученые: беспилотники доставили медикаменты и образы для анализов из отдаленных населенных пунктов региона. Дрон транспортировал термоконтейнер через Обь. Испытания подтвердили возможность быстрой доставки лекарств и биоматериала без нарушения их сохранности.

<https://rg.ru/2020/08/13/reg-sibfo/tomskaia-oblast-pervoj-v-rossii-provedet-ispytaniia-gruzovyh-bespilotnikov.html>

КОММЕРСАНТЪ «РЕГЕНЕРАЦИЯ». ПРИЛОЖЕНИЕ №144; 2020.13.08; ДВОЙНОЕ ДНО УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ В РОССИИ; ПОЧЕМУ ГРАЖДАНСКОЕ ОБЩЕСТВО И ГОСУДАРСТВО РАЗОШЛИСЬ В ОЦЕНКЕ ПРОГРЕССА РОССИИ В ДОСТИЖЕНИИ ЦЕЛЕЙ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ООН, И КАК ОНИ МОГУТ СОТРУДНИЧАТЬ В ИХ РЕАЛИЗАЦИИ

В сентябре 2015 года на Генеральной ассамблее ООН 193 странами, включая Россию, были приняты 17 целей устойчивого развития (ЦУР), которые входят в повестку ООН до 2030 года. Среди них: всеобщее экономическое благосостояние, ликвидация нищеты, повышение качества образования и здравоохранения, развитие возобновляемой энергетики, рационального производства и потребления, борьба с изменением климата, сохранение экосистем, правосудие, качество институтов и соблюдение прав человека. В июле текущего года Россия впервые отчитывалась о прогрессе в достижении ЦУР на Политическом форуме ООН. Впрочем, помимо официального доклада (ДНО), представленного на форуме, подготовлен и гражданский доклад, оценки которого во многом отличны от государственного, который готовили в Аналитическом центре при правительстве РФ. Заместитель главы центра Татьяна Радченко и координатор гражданского доклада Неля Рахимова специально для «Ъ-Регенерации» пояснили разницу в подходах к работе и оценкам и рассказали, как государство и гражданское общество смогут в будущем быть полезны друг другу для реализации Повестки-2030.

Татьяна Радченко,

заместитель руководителя Аналитического центра при правительстве Российской Федерации

Добровольные национальные обзоры (ДНО) потому так и называются, что страны готовят их добровольно и представляют на полях политического форума ООН по устойчивому развитию. Так, каждая страна рассказывает о своем опыте, успехах и вызовах при реализации Повестки дня в области устойчивого развития до 2030 года (Повестки-2030) и ее 17 целей (ЦУР).

Страны стремятся до 2030 года представить свои обзоры не единожды. Некоторые уже сделали это дважды, например Аргентина, Армения, Бангладеш, Финляндия, Индия, а Того и Бенин – трижды. 14 июля 2020 года министр экономического развития России Максим Решетников представил на площадке ООН первый российский ДНО.

Подготовкой ДНО занимался Аналитический центр при правительстве РФ в партнерстве с Минэкономразвития, МИД России, Росстатом и другими госорганами. Были созданы 17 тематических рабочих групп – по одной для каждой из ЦУР, в них представители более 450 организаций, органов власти, науки, бизнеса, гражданского общества в течение года публично обсуждали отдельные главы обзора и его полный текст.

Важно отметить, что ДНО посвящен анализу не только динамики количественных показателей, характеризующих достижение ЦУР, но и качественному анализу мер госполитики, проектов институтов развития, исследовательских и общественных организаций и бизнеса. Они логично дополняют друг друга, поскольку достижение количественных показателей устойчивого развития обеспечивается именно за счет реализации соответствующих мер и проектов. Например, меры социальной поддержки населения, социальные контракты, материнский капитал способствуют сокращению доли малоимущего населения и росту доходов семей с детьми. Реализация программы «Доступная среда» способствует получению высшего образования. Создание системы быстрых платежей нацелено на повышение доступности финансовых услуг для населения. ДНО России получился одним из самых объемных. Но в него вошли далеко не все достижения нашей страны. Мы не хотели распыляться и концентрировались на основных. Среди них – снижение смертности, увеличение ожидаемой продолжительности жизни при рождении, низкий уровень распространенности недоедания (1,6% лиц старше 18 лет в 2018 году), ускорение темпов роста ВВП, стопроцентное обеспечение населения электроэнергией, принятие Парижского соглашения и другие.

Параллельно с работой над официальным обзором группа экспертов, среди которых были и участники наших тематических рабочих групп, вела подготовку альтернативного обзора достижений ЦУР в России – так называемого Добровольного гражданского обзора (ДГО). Главными различиями между ДНО и ДГО стали цели их подготовки. Если ДНО предназначен для представления достигнутого прогресса, результатов решения задач устойчивого развития, а также перспектив достижения ЦУР в стране, то ДГО направлен на выработку рекомендаций и предложений представителей гражданского общества для органов власти по мерам достижения ЦУР. Основной фокус ДГО смещен на выявление проблем и вызовов для достижения устойчивого развития в России, а также на описание существующего опыта организаций гражданского общества в их решении.

Помимо этого отчет подготовила и Счетная палата РФ. В нем проанализирована система госуправления по внедрению повестки устойчивого развития за 2019 год и истекший период 2020-го. Там также представлены рекомендации правительству по достижению ЦУР ООН. Речь идет, в частности, о необходимости интеграции приоритетных положений Повестки-2030 в стратегические документы страны и утверждение долгосрочных комплексных национальных целей развития, распределении сферы ответственности органов власти в рамках реализации Повестки-2030, определении ведомства, ответственного за организацию деятельности по ее реализации.

Безусловно, каждый из обзоров имеет неоспоримую пользу. Они не противоречат, а дополняют друг друга. ДНО создан для демонстрации и подтверждения на международной арене приверженности России принципам и целям устойчивого развития, достигнутых результатов. Он отвечает на вопрос о том, что изменилось в стране с 2015 года, когда были утверждены ЦУР. Отчет Счетной палаты и ДГО дают органам власти рекомендации и предложения по выстраиванию дальнейшей работы по ЦУР в целом и по каждой из целей в частности.

Диалог, который выстроился между экспертами, гражданским обществом и органами власти, может стать основой для дальнейшей работы по мониторингу достижения ЦУР в стране. В идеале это может быть ежегодный внутристрановой мониторинг (без представления обзоров в ООН), который объединил бы подходы ДНО и ДГО к анализу результатов достижения целей и задач устойчивого развития и динамики их показателей.

На сегодняшний день уже заметны шаги, которые будут способствовать достижению ЦУР в России. Указом **президента РФ** №474 от 21 июля 2020 года утверждены национальные цели развития страны на период до 2030 года, которые напрямую перекликаются с ЦУР, – это и сохранение населения, здоровья и благополучия людей, и создание комфортной и безопасной среды для жизни, и обеспечение достойного, эффективного труда и успешного предпринимательства. Запущена работа по корректировке **нацпроектов** для достижения национальных целей развития. И если раньше горизонт планирования в России (с учетом национальных проектов) был ограничен 2024 годом, то сейчас появились четкие ориентиры до 2030-го, что соответствует горизонту планирования Повестки-2030.

По оценкам Аналитического центра при правительстве РФ, на начало 2020 года **нацпроекты** в зависимости от консервативности оценки покрывали от 35% до 67% ЦУР. После того как будут утверждены новые показатели, такую оценку нужно будет делать повторно, и, возможно, эти цифры возрастут.

Неля Рахимова,

координатор Коалиции за устойчивое развитие страны

14 июля Россия впервые отчиталась о реализации Целей устойчивого развития (ЦУР) в ООН на Политическом форуме высокого уровня. Добровольный национальный обзор (ДНО) был представлен министром экономики Максимом Решетниковым. В этом году форум проходил в пятый раз. Как показала практика, государственные обзоры не всегда отражают реальное состояние дел в странах. Часто проблемные аспекты опускаются, а в фокусе оказываются только достижения. Поэтому гражданское общество, которое действительно нацелено на достижение ЦУР, начало выпускать параллельные обзоры. Эти обзоры не только демонстрируют положительные тренды, но и освещают проблемы развития, которые государство игнорирует или не замечает. Чаще всего гражданские обзоры также ориентированы на выработку рекомендаций для государства и построение диалога для прогресса по ЦУР.

В этом году в России была запущена Коалиция за устойчивое развитие страны, которая инициировала выход гражданского обзора о реализации ЦУР. Он был опубликован в июне. В дополнение к уже обозначенным задачам российский обзор преследует еще несколько задач.

Во-первых, объединить гражданское общество России, которое очень часто раздроблено (активисты, защищающие права человека, работают активно друг с другом и часто не пересекаются, например, с защитниками природы). Оказалось, что гражданские активисты, несмотря на то что работают в разных областях, часто сталкиваются с одними и теми же проблемами. Многие из участников процесса и соавторов обзора подчеркивают, что работа помогла понять, как важно объединяться, работать вместе. Во-вторых, очень немаловажно, что гражданское общество России с помощью этого обзора может продемонстрировать на международном уровне: мы знаем, что такое ЦУР, работаем на их реализацию, можем представлять информацию в системном, комплексном формате и вести открытый диалог с государством наравне с другими международными активистами. Очень важно, чтобы наше гражданское общество было полноценно представлено на международных переговорах по Повестке-2030. Сейчас этого не происходит, и одной из задач Коалиции является активизация работы гражданского общества России на международных площадках, чтобы продвигать национальные интересы. В-третьих, обзор помог многим организациям по-новому оценить значимость своей деятельности в контексте ЦУР.

Работа над обзором развернулась в начале 2020 года. На Гайдаровском форуме было объявлено о запуске Коалиции и старте работы над гражданским обзором. Приглашение к участию в его создании было распространено через различные информационные источники, и все желающие могли подключиться к процессу без каких-либо ограничений.

Каждую главу обзора курировали профильные эксперты. Формирование глав по каждой ЦУР проходило несколько этапов, каждый из которых сопровождался консультациями со всеми участниками. На завершающем этапе более 160 организаций и 200 гражданских активистов со всей России подписались под обзором.

Несмотря на заявление государства о том, что в формировании ДНО приняло участие гражданское общество, по нашему мнению, процесс не был максимально открытым. Так, информация о начале подготовки доклада широко не распространялась, не было понятно, как можно подключиться к процессу. Многие независимые организации и объединения гражданского общества не были проинформированы, хотя ведут огромную работу по ЦУР. Удаленное участие в формировании ДНО было также затруднено. Например, на финальной встрече, целью которой объявлялось «обеспечение учета мнения всех заинтересованных сторон», онлайн-включение отсутствовало. Соответственно только люди, находящиеся в Москве и не вошедшие в карантинные меры из-за пандемии, могли принять участие в этой встрече. Также сейчас мы видим, что многие важные проблемные вопросы, которые были освещены в рабочем документе ДНО, были опущены в его финальной версии. Например, проблема женского обрезания, которая была упомянута в рабочем документе, в финальной версии полностью отсутствует.

Часто в ДНО за достижение демонстрируется принятая законодательная база, при этом ничего не говорится о том, как эти законы исполняются. Говорить о принятии закона, не упоминая о проблемах его реализации, некорректно. Это в первую очередь относится к ЦУР 16, которая является одной из самых проблемных для России, так как концентрируется на вопросах коррупции, эффективности институтов, свободе слова и правах человека. Россия, как и многие другие государства, не стала обращать внимание на эти проблемы в ДНО, так как они зачастую отражают неэффективность работы самих госорганов.

В отличие от ДНО, кроме статистики Росстата мы опирались и на различные альтернативные открытые источники информации: независимые СМИ, которые поднимают различные социальные, экологические и экономические проблемы. Например, в главе по ЦУР 10 мы затронули вопросы неравенства в его различных аспектах, поднимая проблемы мигрантов, коренных народов, ЛГБТ, инвалидов. По проблемам этих людей часто вообще нет никаких официальных данных, но это не значит, что таких проблем нет. Стоит отметить, что прогосударственные организации назвали наш обзор заказом Запада. Это нонсенс, так как процесс был инициирован группой российских независимых экспертов, к нему приглашались все заинтересованные стороны. Мы провели переговоры с фондами о поддержке обзора, данную инициативу одобрило представительство фонда Фридриха Эберта, в котором есть отдельное направление по устойчивому развитию. Фонд поддержал инициативу построения диалога между государством и гражданским обществом по реализации ЦУР в России, как делал это в других странах. Фонд не участвовал в выборе тем для отчета, не влиял на его содержание и на состав Коалиции. Заметим, в ДНО проекты, поддержанные фондом, приведены как примеры реализации ЦУР в России.

Как уже было отмечено, гражданский обзор вышел в июне 2020 года. Мы решили провести встречу с представителями государства для представления им обзора и выслали запрос в Аналитический центр для проведения встречи. Центр поддержал наше предложение. Встреча прошла 22 июня в онлайн-формате, на которую Аналитическим центром были приглашены 42 представителя госорганов. Однако лишь трое из них были на этой встрече и только один дал свои комментарии. Впоследствии Аналитический центр отказался разместить информацию о проведении встречи на своем сайте.

Нам трудно понять, почему данная встреча была проигнорирована госорганами. Мы можем предположить, что государством сознательно была выбрана политика игнорирования нашей работы, чтобы не привлекать к ней внимания как внутри страны,

так и за рубежом. Когда ДНО был представлен на онлайн-сессии ООН, нам удалось еще раз заявить об обзоре и задать представителям государства несколько жизненно важных для гражданского общества вопросов. Мы все еще надеемся на построение открытого диалога с государством в реализации ЦУР.

<https://www.kommersant.ru/doc/4441914>

ТАСС; 2020.13.08; ВОЛОГОДСКИЕ ВЛАСТИ В 2020 ГОДУ ОТРЕМОНТИРУЮТ САМУЮ ПРОБЛЕМНУЮ ДОРОГУ РЕГИОНА

Власти Вологодской области за счет дополнительных федеральных средств, полученных из федерального бюджета в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в 2020 году отремонтируют самую проблемную дорогу в регионе. Речь идет о трассе Сокол – Харовск – Вожега, проходящей через три муниципальных образования, сообщила **пресс-служба** регионального правительства.

«Дорога Сокол-Харовск-Вожега была самым проблемным объектом на территории Вологодской области. Решение губернатора о ремонте принято на градостроительном совете в 2018 году. Работы были запланированы на 2019-2021 годы. Было выделено дополнительное финансирование из федерального бюджета в объеме 508 млн рублей. Часть этих средств была направлена на ускорение производства работ, и в этом году мы завершим полностью ремонт на территории Сокольского района», – цитирует **пресс-служба** слова заместителя губернатора Антона Стрижова.

Дорога Сокол – Харовск – Вожега проходит по территории трех районов: Сокольского, Харовского и Вожегодского. На данный момент ремонтные работы проведены на 30 участках этой трассы. «Ремонт 90 км дороги в Харовском и Вожегодском районах будет выполнен в следующем году. Большое внимание мы уделяем качеству проведенных работ. Данная дорога полностью будет в нормативном состоянии. На сегодняшний день по национальному проекту в Вологодской области выполнено более 50% работ», – приводит **пресс-служба** слова вице-губернатора.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/9193687>

ТАСС; 2020.13.08; ПСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ НАПРАВИТ 2 МЛРД РУБЛЕЙ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ОБЪЕЗДНОЙ ДОРОГИ В 2021 ГОДУ

Власти Псковской области в 2021 году направят 2 млрд рублей, полученных из федерального бюджета, на строительство объездной дороги (Северный обход Пскова), общий объем средств на возведение которой оценивается в 7,4 млрд рублей. В частности, власти начнут возведение одного из самых дорогостоящих участков трассы – моста через реку Великую, сообщил в четверг журналистам председатель комитета по транспорту и дорожному хозяйству Псковской области Борис Елкин.

Северный обход – автодорога протяженностью 9 км, которая должна соединить трассу Псков – Гдов – Сланцы – Кингисепп – Краколье и трассу Псков – Изборск. Ее основная задача – перенаправить грузовой поток в объезд города и ускорить проезд транзитного транспорта через пограничные **пункты пропуска** «Шумилкино», «Куничина Гора» и «Брунишево». Проект предусматривает строительство шести путепроводов, двух развязок и моста через реку Великую, стоимость строительства оценивается в 7,4 млрд рублей.

«Финансирование на следующий год у нас есть <...> объемное финансирование – 2 млрд рублей из федерального бюджета. На следующий год большой фронт, очень много по искусственным сооружениям. Плюс еще строительство развязки с пересечением с федеральной дорогой, которая идет на границу Эстонской Республики», – сказал Елкин.

Завершить работы власти планировали к декабрю 2019 года, госконтракт на строительство объекта заключен с компанией «Технострой» летом 2016 года. Позднее представители администрации заявили о том, что завершение строительства откладывается до 2020-2021 годов. Первая очередь объездной автодороги вокруг Пскова длиной 10,1 км была сдана в

эксплуатацию в 2007 году. Финансирование строительства составило около 700 млн рублей, около 590 млн из них поступило из федерального бюджета.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/pskovskaa-oblast-napravit-2-mlrd-rublej-na-stroitelstvo-obezdnoj-dorogi-v-2021-godu>

ТАСС; 2020.13.08; В ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ К 2023 ГОДУ ОТРЕМОНТИРУЮТ САМЫЕ ВОСТРЕБОВАННЫЕ ТРАССЫ

Власти Тверской области направят 6,4 млрд рублей на ремонт трех региональных трасс с наиболее высокой интенсивностью движения, сообщила в четверг **пресс-служба** облправительства.

«По национальному проекту **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** будут полностью приведены в нормативное состояние дороги Торжок – Осташков, Осташков – Волговерховье, Тверь – Бежецк – Весьегонск – Устюжна. Объем средств на выполнение долгосрочных государственных контрактов по трем объектам составляет порядка 6,4 млрд рублей. Ремонтные работы должны быть завершены осенью 2023 года», – говорится в сообщении на сайте облправительства.

В **пресс-службе** отметили, что на дороге Торжок – Осташков высокая интенсивность движения, в том числе пассажирского транспорта, школьных и туристических автобусов. Она ведет к озеру Селигер, Нило-Столобенской пустыне, истоку Волги и другим достопримечательностям региона. «В этом году по **нацпроекту** отремонтировано 5 км автодороги, в 2019 году в нормативное состояние приведено 25 км. До 2023 года отремонтируют участок с 39 км по 124 км в Кувшиновском районе и Осташковском городском округе», – отметили в **пресс-службе**.

Дорога Осташков – Волговерховье также включена в план ремонта, так как по ней проходит один из наиболее популярных туристических маршрутов, трасса Тверь – Устюжна обеспечивает транспортное сообщение Твери с районными центрами северо-востока региона, а также выход в соседнюю Вологодскую область. «По мнению губернатора Игоря Рудени, участие Тверской области в национальном проекте позволяет приводить в порядок автодороги, обеспечивающие доступность социальных учреждений, объектов экономики, туризма», – добавили в **пресс-службе**.

По данным **пресс-службы**, всего в Тверской области в 2020 году по национальному проекту должно быть отремонтировано 153,6 км трасс, до 2024 года – 1 244 км автодорог регионального значения и 262 км улиц Твери.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/9189499>

ТАСС; 2020.13.08; НА ЯМАЛЕ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ 50% ДОРОГ ОТ ЗАПЛАНИРОВАННОГО ОБЪЕМА ПО НАЦПРОЕКТУ НА 2020 ГОД

Почти 50% ремонтных работ дорог от запланированного объема на 2020 год выполнено в Ямало-Ненецком автономном округе (ЯНАО) по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Об этом сообщает **пресс-служба** регионального правительства в четверг.

Текущий год на Ямале объявлен губернатором Дмитрием Артюховым Годом дорог, работы ведутся на 400-х километрах дорог, в рамках **нацпроекта** – 19 объектах общей протяженностью 65,9 км, это региональные дороги, а также местные дороги в Салехарде и Лабытнанги.

«Ремонт дорог в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** на Ямале выполнен почти на 50%», – говорится в сообщении.

Как отметил директор департамента транспорта и дорожного хозяйства ЯНАО Максим Першиков, слова которого приводятся в сообщении, несмотря на сложности, которые возникают в связи с распространением коронавирусной инфекции, работы в рамках

нацпроекта планируется завершить в срок в соответствии с утвержденными ранее графиками.

«Сейчас на стройплощадках округа разгар работ. Наш строительный сезон традиционно начинается в июне и длится до конца сентября. По сравнению с регионами центральной части страны, он короче в полтора – два раза», – сказал он.

<https://tass.ru/ekonomika/9192837>

ИНТЕРФАКС; 2020.13.08; ОЧЕРЕДЬ ИЗ БОЛЬШЕГРУЗОВ ПЕРЕД ПОГРАНПЕРЕХОДОМ НА ГРАНИЦЕ РФ И КНР В ПРИМОРЬЕ ЛИКВИДИРУЮТ К ВЫХОДНЫМ – ВЛАСТИ

Приморья рассчитывают, что ситуация на **пункте пропуска** «Пограничный» на российско-китайской границе, где в ожидании проезда скопились более 150 грузовиков, стабилизируется к концу недели, сообщил зампред правительства региона Константин Шестаков.

«Ведется работа по нормализации ситуации и ускорению темпов прохождения транспорта через этот **пункт пропуска**. До субботы выйдем на ноль перед этим **пунктом пропуска**», – сказал Шестаков в четверг журналистам.

По его словам, на территории перед **пунктом пропуска** «Пограничный» несколько дней назад скопились порядка 200 грузовых автомобилей, сейчас проезда ждут 160 большегрузов, продолжает работу «электронная очередь».

Перед другими автомобильными пунктами пропуска на границе РФ и КНР в Приморье скопления грузовиков нет, добавил он.

Как сообщалось, в **пункте пропуска** «Пограничный» в Приморье на границе с Китаем вновь образовалась «пробка» из большегрузов.

Подобная ситуация уже складывалась на российско-китайской границе в Приморье весной этого года, когда из-за пандемии коронавируса китайская сторона временно сократила квоту до 40 грузовиков, а также ужесточила санитарные правила пересечения границы. Тогда проблему удалось решить введением «электронной очереди».

Губернатор региона Олег Кожемяко обратился к китайской стороне с просьбой рассмотреть вопрос об увеличении существующей квоты на пропуск большегрузов в КНР. Для урегулирования ситуации перед **пунктом пропуска** установили пост ГИБДД. Кроме того, предусмотрена бесплатная площадка для парковки большегрузного транспорта на сутки.

В мае этого года автоперевозчики из-за ситуации у российско-китайской границы в Приморье устроили акцию протеста. В частности, они на три дня приостановили въезд грузовиков в КНР через «Пограничный». Таким образом они надеялись привлечь внимание властей к происходящему, а также напомнить о планах, согласно которым еще несколько лет назад этот **пункт пропуска** планировали реконструировать, но работы так и не начались.

<https://www.interfax-russia.ru/far-east/news/ochered-iz-bolshegruzov-pered-pogranperehodom-na-granice-rf-i-chnr-v-primore-likvidiruyut-k-vyehodnym-vlasti>

ИНТЕРФАКС; 2020.13.08; АО «ГЛОНАСС» ПОМОЖЕТ «РУСГИДРО» СОЗДАТЬ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНУЮ ПЛАТФОРМУ ПО УПРАВЛЕНИЮ ТРАНСПОРТНЫМИ ПОТОКАМИ КОМПАНИИ

АО «ГЛОНАСС» и ПАО «РусГидро» будут развивать технологическое сотрудничество.

«АО «ГЛОНАСС» и ПАО «Федеральная гидрогенерирующая компания – РусГидро» заключили соглашение о намерениях, предусматривающее сотрудничество в сфере информационно-коммуникационных технологий», – сообщили «Интерфаксу» в **пресс-службе** АО «ГЛОНАСС».

Документ подписали генеральный директор АО «ГЛОНАСС» Игорь Милашевский и управделами «РусГидро» Артем Алексеев.

«Компании планируют сотрудничество по ряду направлений, включая создание, развитие и использование систем мониторинга транспорта и логистики, а также интеллектуальных транспортных систем и дорожных сервисов», – говорится в сообщении.

Кроме того, стороны договорились о совместной реализации экспериментальных программ, а также проведении исследований и пилотных проектов в сфере применения современных информационно-телекоммуникационных технологий.

«Результатом сотрудничества АО «ГЛОНАСС» и «РусГидро», в соответствии с подписанным Соглашением, должно стать создание интеллектуальной транспортной платформы для обеспечения автоматизированного управления транспортными потоками, мониторинга и управления специальной техникой, а также мониторинга транспортных средств, осуществляющих пассажирские перевозки или перевозку опасных, тяжеловесных и крупногабаритных грузов», – заявили в АО «ГЛОНАСС».

РИА НОВОСТИ; 2020.13.08; В МИД РАССКАЗАЛИ О СОСТАВЛЕННОМ ГРАФИКЕ ВЫВОЗНЫХ РЕЙСОВ

График вывозных рейсов для возвращения россиян из-за рубежа до конца августа сформирован, заявила официальный представитель МИД РФ Мария Захарова.

Она отметила, что с момента введения ограничений в связи с пандемией коронавируса в Россию смогли вернуться почти 280 тысяч человек, из которых более 70 тысяч воспользовались существующим алгоритмом организации вывозных рейсов.

«Сформирован график вывозных рейсов до конца текущего месяца. Запланированы маршруты из Гоа, Пхукета, Бангкока, Денпасара. Напомню, что даже спустя пять месяцев примерно после запуска вывозной программы и более полусотни выполненных рейсов, все еще поступают запросы об организации и оказании содействия возвращению на родину», – сказала Захарова на брифинге в четверг.

<https://ria.ru/20200813/1575745110.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.13.08; АКСЕНОВ ПОРУЧИЛ УВОЛИТЬ ГЛАВУ «КРЫМАВТОДОРА»

Глава Крыма Сергей Аксенов поручил уволить руководителя «Крымавтодора» Дмитрия Кривенко.

Помимо этого, выговоры объявят начальнику Службы автодорог Александру Нефедову и его первому заместителю Антону Суханову за низкое качество подготовки документов и отсутствие организационной работы на объектах.

Также Аксенов поручил провести служебное расследование среди ответственных должностных лиц других министерств и ведомств.

На этой неделе руководитель республики посетил строящиеся и ремонтирующиеся дороги Симферополя, после чего заявил, что разочарован их качеством.

<https://ria.ru/20200813/1575729016.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.13.08; ТАТАРСТАН И ТМХ ИЗУЧАТ ВОЗМОЖНОСТЬ ПЕРЕВОДА МЕТРО КАЗАНИ НА БЕСПИЛОТНУЮ СИСТЕМУ ДВИЖЕНИЯ

Президент Татарстана Рустам Минниханов в четверг поручил создать рабочую группу для изучения возможности запуска беспилотного движения в Казанском метрополитене, сообщила **пресс-служба** главы республики.

Решение принято в ходе встречи Минниханова с президентом АО «Трансмашхолдинг» (ТМХ) Андреем Бокаревым, на которой компания выступила с презентацией, касающейся организации беспилотного движения в метро Казани. В рабочую группу войдут

представители **Минтранса** Татарстана, МУП «Метроэлектротранс» (управляет Казанским метрополитеном), исполкома Казани и «Трансмашхолдинга».

Президент Татарстана назвал идею беспилотного метро в Казани привлекательной. «Это привлекательная идея. Автоматизация процессов обеспечивает более надежную работу», – сказал он.

«Трансмашхолдинг» сотрудничает с Казанским метрополитеном с 2011 года.

Ранее сообщалось, что в августе 2018 года завершилось строительство первой линии казанского метро с 11 станциями. В настоящее время ведется строительство первого участка второй линии.

Казанский метрополитен оснащен 14 четырехвагонными электропоездами, сообщается на его сайте.

Татарстан оценивает в 6 млрд рублей вложения бюджетных средств в строительство метро в Казани в 2019-2024 годах, говорилось в постановлении правительства Татарстана в сентябре 2019 года.

ИНТЕРФАКС; 2020.13.08; РФ И KAZ MINERALS МОГУТ ВЛОЖИТЬ 70 МЛРД РУБ. В ТРАССУ ДЛИНОЙ 428 КМ НА ЧУКОТКЕ

Правительство РФ и казахская KAZ Minerals договорились совместно профинансировать строительство автодороги длиной 428 км на Чукотке от Баимского ГОКа до портового терминала на мысе Наглейнын Чаунской губы.

Трасса оценочной стоимостью около 70 млрд руб. нужна к 2026 году, варианты госфинансирования прорабатываются, сообщил глава Минвостокразвития Александр Козлов на презентации Баимского ГОКа в Анадыре в четверг.

«С институтом при **Минтрансе** мы посчитали, что примерная стоимость дороги составляет 70 млрд рублей. Аналогов для сравнения мы предложить не можем, потому что аналогов такой трассы на северах у нас нет», – сказал министр.

Трасса «Песчанка – Билибино – Наглейнын» необходима для доставки продукции от Баимского ГОКа до морского терминала на Чукотке.

Дорогу планируется строить в два этапа: первый – участок от Баимского ГОК (Песчанка) до Билибино, второй – от Билибино до Наглейнын.

«Первую часть дороги инвестор принял решение строить за свои деньги. Строительство второй части дороги планируется обсудить с учётом структуры «Росатома», добавил Козлов.

«От Билибино идёт зимник в 200 км до Якутии. Если появится дорога Билибино-Наглейнын и будет порт, то появится возможность замкнуть Якутию под северный завоз. Это следующий этап», – добавил министр.

ИНТЕРФАКС; 2020.13.08; ВЫРУБКА ЛЕСОВ В РАЙОНЕ БАЙКАЛА ПРИ РАСШИРЕНИИ БАМА ПЛАНИРУЕТСЯ ТОЛЬКО ПОД ЛЭП – ПРЕДСТАВИТЕЛЬ РЖД

Необходимости в сплошных рубках лесов в районе озера Байкал для развития Байкало-Амурской магистрали (БАМ) в настоящее время нет, по предварительным данным, вырубка леса необходима только для ЛЭП, сообщила Байкальская межрегиональная природоохранная прокуратура со ссылкой на заместителя главного инженера Восточно-Сибирской железной дороги (ВСЖД, филиал ОАО «РЖД») по Северобайкальскому региону Александра Иванова.

«Как сообщил заместитель главного инженера Восточно-Сибирской железной дороги (по Северобайкальскому региону) Александр Иванов, к настоящему моменту потребность в проведении сплошных рубок лесов в Центральной экологической зоне Байкала в целях расширения пропускной способности железной дороги отсутствует. По предварительным

данным, вырубка лесов потребуется только для размещения высоковольтной линии электроснабжения», – говорится в сообщении по итогам совещания по вопросу проведения сплошных рубок для расширения мощности БАМа, которое прошло в Северобайкальске (Бурятия).

В дальнейшем природоохранная прокуратура намерена провести совещание с представителями электросетевого хозяйства и заинтересованными органами по вопросу проведения рубок при строительстве ЛЭП.

«Данный вопрос взят на особый контроль», – говорится в сообщении.

Природоохранная прокуратура для обеспечения рационального лесопользования осуществляет надзор за исполнением закона, позволяющего сплошные рубки леса в районе озера Байкал в целях развития Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей.

Ранее ВСЖД сообщила, что в Иркутской области сплошные рубки леса в рамках расширения мощности Транссиба и БАМа затронут территорию в объеме не более 41 га, из них 20 га – участки, которые находятся в непосредственной близости к Байкалу.

Объем возможных сплошных рубок в Бурятии, по территории которой также проходят БАМ и Транссиб, не уточнялся.

Госдума РФ в июле приняла закон, который до 31 декабря 2024 года выводит строительство и реконструкцию объектов Байкало-Амурской (БАМ) и Транссибирской магистралей из-под целого ряда экологических ограничений, в частности, позволяется проводить сплошную вырубку леса на Байкале.

Закон позволяет при строительстве и реконструкции объектов инфраструктуры переводить земли лесного фонда в земли иных категорий, после чего допускается проведение сплошных рубок. Перечень таких объектов будет установлен правительством, туда запрещено включать объекты, предназначенные для постоянного или временного проживания граждан, а также объекты рекреационной и иной деятельности, не связанной с обеспечением функционирования БАМа/Транссиба.

ТАСС; 2020.13.08; ВСЕ РЕЙСЫ КРУИЗНОГО ЛАЙНЕРА «КНЯЗЬ ВЛАДИМИР» ОТМЕНЕНЫ ДО КОНЦА 2020 ГОДА

Все рейсы единственного в РФ круизного лайнера «Князь Владимир» в 2020 году отменены в связи с ограничительными мерами, введенными в Краснодарском крае из-за пандемии коронавируса. Об этом в четверг сообщили ТАСС в **пресс-службе** компании «Черноморские круизы».

В марте на официальном сайте компании «Черноморские круизы» появилось сообщение о приостановке рейсов в связи с угрозой распространения коронавируса. Запланированное ранее морское сообщение с Абхазией было отменено до конца 2020 года. Позднее в мае сообщалось, что рейсы приостановлены до середины июля. Однако в августе сообщалось, что решение о возобновлении навигации пока не принято.

«В связи с неясной ситуацией по снятию ограничительных мер, связанных с распространением коронавирусной инфекции в регионах навигации лайнера «Князь Владимир», отменяются рейсы, запланированные на 2020 год», – сообщили в **пресс-службе**.

Отмечается, что навигация 2020 года должна была быть самой продолжительной с момента возобновления круизного сообщения на Черном море. С 1 марта по 31 октября 2020 года судно должно было сделать 35 рейсов. Туристам, оплатившим, внесшим предоплату или забронировавшим туры на отмененные рейсы, будут предложены варианты переноса отдыха на 2021 год.

С 31 марта в Краснодарском крае действовал режим карантина, в соответствии с которым было прекращено межмуниципальное транспортное сообщение, движение на личных автомобилях было разрешено только при наличии специальных пропусков. С апреля в

регионе начали поэтапно ослаблять ограничительные меры, возобновили работу некоторые предприятия, с июня прием туристов возобновили санатории, имеющие медицинскую лицензию. Режим карантина сняли с 21 июня, на Кубань начали активно приезжать туристы, при этом регион вернулся к действию режима повышенной готовности.

Недельный круиз по маршруту Сочи – Новороссийск – Ялта – Севастополь организован в 2016 году по поручению **президента РФ Владимира Путина** о восстановлении регулярного круизного сообщения в Черноморском регионе. На судне доступно 300 гостевых кают, лайнер вмещает 600 пассажиров и 250 членов экипажа, оборудован двумя бассейнами, двумя ресторанами, кинотеатром, барами, салоном красоты и конференц-холлом на 350 персон. В 2019 году «Князь Владимир» выполнил 23 рейса и перевез более 7 тысяч пассажиров, что более чем в два раза больше, чем в 2018 году.

<https://tass.ru/ekonomika/9191477>

ИНТЕРФАКС; 2020.13.08; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА ПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА ТЕРМИНАЛА СУГ В ПОРТУ СОВЕТСКАЯ ГАВАНЬ

Главгосэкспертиза России выдала положительное заключение представленных повторно проектной документации и результатов инженерных изысканий на строительство транспортно-перегрузочного комплекса по перевалке сжиженных углеводородных газов (СУГ) в порту Советская Гавань (Хабаровский край), говорится в сообщении Главгосэкспертизы.

По данным ведомства, перевалку газового сырья планируется осуществлять по схеме «вагон-склад-судно», обеспечивающей прием сжиженных газов из железнодорожных цистерн, промежуточное хранение и налив в морские суда-газовозы и танкеры для отправки на экспорт.

Ж/д фронт, который построят на площадке терминала, включает железнодорожные пути, эстакаду слива сжиженных углеводородных газов, весы и контрольно-пропускной пункт. В состав причального фронта входят два стендера для налива сжиженных газов в танкеры, узел учета налива под давлением, а также трансформаторная подстанция и модуль для охраны объекта.

Кроме того, планируется построить резервуарный парк для хранения СУГ под давлением, аппаратную, насосную станцию налива сжиженных газов в танкеры и компрессорную для их слива с железнодорожной эстакады, аварийные и дренажные емкости резервуарного парка, факельное хозяйство, технологическую эстакаду и иные производственные сооружения.

В декабре 2019 года ООО «Компания Ремсталь» (резидент свободного порта в Хабаровском крае) и АО «Корпорация развития Дальнего Востока» (КРДВ) заключили соглашение об инвестиционной деятельности по проекту строительства за 7,6 млрд рублей СУГ терминала в порту Советская Гавань.

Предполагается, что комплекс будет переваливать СУГ, направляющийся из Восточной Сибири и с Дальнего Востока в страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

«Основными поставщиками предприятия будут ООО «Иркутская нефтяная компания» и ООО «Газпромэкспорт». Годовой грузооборот комплекса составит до 1 млн тонн, что потребует непрерывного круглогодичного режима работы», – сообщил гендиректор «Ремстали» Рифкат Бадрутдинов.

Объекты терминала будут расположены в пригородной зоне города Советская Гавань, на расстоянии более 1 км до ближайших жилых массивов.

«Ремсталь» ранее уже заявляла об этом проекте, подготовка к его реализации ведется с 2015 года. В 2017 году компания стала участником инцидента: по данным местных СМИ, «Ремсталь» без разрешения начала строительство железнодорожной ветки к месту будущего терминала, из-за чего приставы опечатали имущество компании и

приостановили работы на 90 суток.

РИА НОВОСТИ; 2020.13.08; СТАЛО ИЗВЕСТНО, С КАКИМИ СТРАНАМИ РОССИЯ МОЖЕТ ОТКРЫТЬ ГРАНИЦЫ 1 СЕНТЯБРЯ

К началу сентября возобновятся пассажирские авиаперевозки в страны ближнего зарубежья, сообщило издание Ассоциации туроператоров России «Вестник АТОР».

По данным его источников, с 1 сентября авиакомпании начнут выполнять регулярные рейсы в большинство стран СНГ, в том числе Казахстан, Таджикистан, Киргизию, Армению.

Как отмечают эксперты, для такого решения есть несколько оснований. Во-первых, ситуация с коронавирусом в России стабилизировалась. Кроме того, в сентябре в стране планируют запустить в промышленное производство вакцину от COVID-19.

Эпидемиологическая обстановка улучшилась и в странах Содружества. К тому же они намерены покупать российскую вакцину, что также поможет восстановлению гуманитарных и деловых связей с Россией.

В то же время пока не известно, когда для туристов откроется российско-белорусская граница. Отмечается, что авиакомпания «Белавиа» продлила отмену рейсов в Россию до 21 августа.

Из-за пандемии коронавируса Россия с 27 марта прекратила регулярное и чартерное авиасообщение с другими странами. Исключение составляли только рейсы, которыми россиян вывозят из-за границы (а иностранцев – из России), а также грузовые, почтовые, санитарные и некоторые другие.

На сегодняшний день Россия открыла границы с Турцией, Великобританией, Танзанией и Швейцарией. Еще несколько стран заявили о готовности принимать российских туристов – Хорватия, Черногория, Египет, ОАЭ, Куба, Доминикана, Мексика, Кения и Мальдивы.

<https://ria.ru/20200813/1575734182.html>

<https://rns.online/transport/Rossiya-mozhet-vozobnovit-aviasoobschenie-esche-s-neskolkimistranami-s-1-sentyabrya-2020-08-13/>

ПРАЙМ; 2020.13.08; В ИЮЛЕ ПАССАЖИРОПОТОК НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ ПРОДОЛЖИЛ ВОССТАНАВЛИВАТЬСЯ

В России он достиг 7 млн пассажиров, что на 53% ниже уровня годичной давности, при этом в июне падение составляло 78%. Главным событием стало полное восстановление показателей бюджетного авиаперевозчика Победа, чей пассажиропоток увеличился на 2% г/г, а компания заняла 15% рынка (против 7% в прошлом году). В Турции авиакомпании перевезли 4 млн пассажиров – падение на 78% г/г по сравнению с 90% г/г в июне. Открытие перелетов по России и в Германию должно способствовать дальнейшему улучшению динамики в августе. В Европе фактором поддержки трафика стал туризм внутри региона. Китай и США показали лишь небольшой прирост: китайский рынок уже восстановился ранее, а в США в июле наблюдалась вспышка новых случаев коронавируса.

В России пассажиропоток на воздушном транспорте составил 7 млн, что на 53% ниже уровня годичной давности (на 25 пп выше, чем в июне). Группа Аэрофлот перевезла 3 млн пассажиров (-56% г/г). Двигателем роста вновь стала дочерняя бюджетная авиакомпания Победа, которая полностью восстановилась всего за два месяца: в июле ее пассажиропоток увеличился на 2% г/г, при этом компания стала вторым по величине перевозчиком в России (ни один другой крупный игрок не показал роста). В конце июля Победа получила четыре самолета В737 от авиакомпании Россия, в связи с чем показатели за август могут быть не менее впечатляющими. Следует отметить, по состоянию на 11 августа пассажиропоток на российских внутренних маршрутах вырос на 5–10% г/г, а общий объем перевозок был лишь приблизительно на 20% ниже уровня годичной

давности благодаря снижению цен на внутреннем рынке и открытию рейсов в Турцию. В случае сохранения тенденции и открытия перелетов в большее количество стран пассажиропоток может вернуться на уровни 2019 г. уже в текущем году, хотя представители отрасли в среднем ожидают восстановления в 1к21.

<https://1prime.ru/experts/20200813/831908074.html>

ТАСС; 2020.13.08; FINNAIR ОТМЕНИЛА РЕЙСЫ В МОСКВУ НА СЕНТЯБРЬ

Финский авиаперевозчик Finnair отменил все рейсы в Москву в сентябре. Это следует из данных в системе бронирования авиакомпании в четверг.

Пока перевозчик сохраняет рейсы в сентябре только в Санкт-Петербург. Перспективы открытия границы Финляндии и России в данный момент неизвестны, ограничения на передвижение через границу сохранятся минимум до 8 сентября, ранее они уже неоднократно продлевались. Этим летом все рейсы в города России были отменены.

В июле Finnair перевезла на 90% пассажиров меньше, чем за аналогичный период 2019 года, из-за ограничений, введенных в связи с пандемией коронавирусной инфекции. Об этом компания сообщила в пятницу.

«В июле Finnair перевезла 145,3 тыс. пассажиров, что на 90% меньше, чем за аналогичный период 2019 года, но на 163% больше, чем в июне 2020 года», – говорится в сообщении. В июне самолетами авиакомпании летали 55,2 тыс. пассажиров.

В июле Finnair возобновила приостановленные из-за пандемии полеты в несколько десятков городов Европы.

С января по июль пассажироперевозки Finnair сократились из-за коронавируса и падения спроса на 65,9%, до 2,89 млн пассажиров. Весной компания отменила тысячи рейсов из-за пандемии. Finnair рассчитывает, что через два или три года сможет вернуть объем пассажироперевозок на своих рейсах на уровень прошлого года. В 2019 году компания перевезла 14,7 млн пассажиров.

<https://tass.ru/ekonomika/9194089>

БИЗНЕС ONLINE; 2020.13.08; МЕЖДУНАРОДНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ ИЗ КАЗАНИ МОГУТ ВОССТАНОВИТЬ В СЕНТЯБРЕ

С 1 сентября российские власти могут разрешить запуск международных полетов из аэропортов Екатеринбург и Казани. Об этом пишет портал tourdom.ru со ссылкой на источник, близкий к авиационным кругам.

По словам собеседника, **минтранс** совместно с Роспотребнадзором должен оценить качество работы воздушных гаваней Москвы, Санкт-Петербурга и Ростова-на-Дону после снятия ограничений на рейсы. Ведомства начали наблюдать за деятельностью аэропортов с 1 августа, в течение месяца они проанализируют эпидемиологическую обстановку и вынесут вердикт по выдаче разрешений аэропортам Екатеринбург и Казани на прием и отправку бортов за рубеж.

Эту информацию подтвердил еще один источник портала. В частности, правила, разработанные Роспотребнадзором, которые предписывают пассажирам регистрироваться на сайте госуслуг до вылета на родину и проходить тест на коронавирус в течение трех дней по возвращении, показали свою эффективность.

При этом эксперт отметил, что в первую очередь полеты будут организованы из Екатеринбург. Что касается Казани, то уверенности насчет открытия аэропорта в столице Татарстана пока нет. По его информации, следующим на очереди будут аэропорты Новосибирска, Владивостока и, возможно, Сочи.

«Поставить рейсы можно за несколько дней. У **Росавиации** нет никаких претензий к авиакомпаниям. Сейчас они летают без нарушения расписания и имеют в наличии резервные борты. После открытия полетов у перевозчиков не будет никаких трудностей,

чтобы восстановить свои полетные программы. Ранее выданные допуски и разрешения на рейсы все еще действуют», – заключил эксперт.

«БИЗНЕС Online» обратился в **пресс-службу** международного аэропорта «Казань». Там ответили, что пока эту информацию не комментируют.

<https://www.business-gazeta.ru/news/477659>

ТАСС; 2020.13.08; АВИАКОМПАНИЯ «СИЛА» ВОЗОБНОВИЛА РЕЙСЫ ИЗ ТОМСКА ДО АБАКАНА И БАРНАУЛА

Авиакомпания «Сибирская легкая авиация» («Сила») возобновила отмененные в начале 2020 года из-за пандемии перелеты из Томска до Абакана (Республика Хакасия) и Барнаула (Алтайский край), сообщила в четверг **пресс-служба** областной администрации. До отмены рейсы по данным направлениям пользовались популярностью, а самолеты вылетали три раза в неделю полностью загруженные.

«Возобновлены авиарейсы Томск – Абакан и Томск – Барнаул. Авиакомпания «Сибирская легкая авиация» выполняет рейсы на самолетах АН-28 три раза в неделю – по понедельникам, средам и пятницам», – говорится в сообщении.

Как уточнил ТАСС первый замдиректора авиакомпании Александр Гениевский, перелеты по этим направлениям были прекращены из-за пандемии коронавирусной инфекции в начале 2020 года. При этом данные направления пользовались популярностью – самолеты по три раза в неделю вылетали полностью загруженные (15-16 пассажиров). Сейчас эпидситуация позволяет вернуться к перелетам.

<https://tass.ru/sibir-news/9189003>

РИА НОВОСТИ; 2020.13.08; «ЖУКОВСКИЙ» ЗАЩИТЯТ ОТ ПТИЦ ПРОПАНОВЫМИ ПУШКАМИ

Подмосковный аэропорт «Жуковский», где год назад самолет столкнулся с чайками и сел в поле, планирует завершить модернизацию системы защиты от птиц в 2021 году, сообщил РИА Новости представитель аэропорта.

Самолет авиакомпании «Уральские авиалинии» 15 августа 2019 года был вынужден совершить жесткую посадку из-за столкновения со стаей чаек в Жуковском. Лайнер сел в кукурузном поле. Посадка прошла удачно, никто не погиб, пожара удалось избежать. На борту находились 226 пассажиров и семь членов экипажа. За медицинской помощью обратились 76 человек.

«Все это время (с момента аварийной посадки самолёта «Уральских авиалиний» – ред.) в аэропорту не прекращается реализация комплекса мероприятий по усилению орнитологической защиты. Предпринятые меры уже доказали эффективность... Реализация текущей программы завершится в следующем году. Но уже сегодня можно с уверенностью утверждать: небо над аэропортом стало значительно безопаснее, орнитологическая защита «Жуковского» развивается опережающими темпами и соответствует самым современным стандартам», – сказал представитель.

Он отметил, что аэродромные службы были дооснащены – оператор аэродрома ЛИИ им. М.М. Громова закупил новое оборудование, обновлено программное обеспечение управляющих систем. По словам собеседника, эти действия были в полной мере поддержаны «Жуковским», профинансировавшим создание дополнительного контура безопасности, включающего в себя сверхмощные профессиональные биоакустические системы Bird Gard Super Pro AMP, пропановые пушки, световые отпугиватели и прочее оборудование по всему периметру аэродрома. Работа была проведена в предельно сжатые сроки – большая часть оборудования запущена еще до открытия авиасалона «МАКС», проходившего в Жуковском с 27 августа по 1 сентября 2019 года.

Реализуемый сегодня комплекс мероприятий включает в себя проведение санации прилегающих к аэропорту проблемных территорий, выступающих центром притяжения и

кормовой базой для птиц. Правительством Московской области остановлена работа расположенной недалеко от аэропорта станции сортировки и перегрузки мусора, в июле были выделены средства и проведен тендер на разработку комплекса инженерных изысканий и концепции рекультивации нарушенных земель вблизи озера Глушица, прорабатывается вопрос очистки озера от камыша и иной растительности.

Кроме того, по согласованию с областным министерством экологии два месяца назад организация «Грунт Эко», занимающаяся переработкой органических отходов вблизи деревни Чулково, начала сотрудничать с профессиональными орнитологами: теперь территория предприятия находится под постоянным контролем ястреба-тетеревятника. А в дополнение к этим мерам решено заключить производственную площадку в ангар, что должно полностью исключить возможность кормления птиц.

<https://ria.ru/20200813/1575754527.html>

[Вернуться в оглавление](#)