



## Ежедневный мониторинг СМИ

25 АВГУСТА 2020

### СОДЕРЖАНИЕ

ВЕДОМОСТИ; АННА ПОДЛИНОВА; 2020.25.08; НА РЫНКЕ АВИАКЕРОСИНА МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ ОПЕРАТОР ТОВАРНЫХ ПОСТАВОК; ОН ДОЛЖЕН БУДЕТ РЕШИТЬ ПРОБЛЕМУ РОСТА ЦЕН И НЕЦЕЛЕВОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АВИАТОПЛИВА .....	4
ПРАЙМ; 2020.25.08; ОБЩЕСТВЕННИКИ ПРЕДЛОЖИЛИ ВВЕСТИ ПРЕДУПРЕЖДАЮЩИЙ ЗНАК ОБ АУДИО– ИЛИ ВИДЕОЗАПИСИ В ТАКСИ.....	5
КОММЕРСАНТЬ FM; СВЕТЛАНА БЕЛОВА; 2020.24.08; РОССИЯ НАЛАЖИВАЕТ КОНТАКТЫ; С КАКИМИ СТРАНАМИ ВЛАСТИ ХОТЯТ ВОЗОБНОВИТЬ АВИАСООБЩЕНИЕ .....	6
КОММЕРСАНТЬ; ВАДИМ ВИСЛОГУЗОВ; 2020.25.08; ЦЕНТР ВЫЗВАЛ КРИЗИС НА СЕБЯ; БЮДЖЕТЫ ТЕРРИТОРИЙ ДОФИНАНСИРОВАНЫ ТРАНСФЕРТАМИ.	7
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; 2020.25.08;»КЛИК» ДЛЯ ЧИНОВНИКА .....	8
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.25.08; «АВРОРА» НЕ ВЫСТРЕЛИЛА; МИНИСТЕРСТВА И РЕГИОНЫ ИЩУТ КОМПРОМИССНЫЙ ВАРИАНТ СОЗДАНИЯ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ АВИАКОМПАНИИ .....	9
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2020.25.08; ДОРОГА СО ВСЕМИ УДОБСТВАМИ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОДОБРИЛО НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ДОРОЖНОМУ СЕРВИСУ .....	11
КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; ЮЛИЯ ЩЕРБАКОВА; 2020.25.08; ГИБДД ИЛИ РОСТРАНСНАДЗОР: КТО ДОЛЖЕН ОТСЛЕЖИВАТЬ ПЕРЕВЕС НА ФУРАХ; ПОЧЕМУ РЕГИОНЫ ТРАТЯТСЯ НА РЕМОНТ ДОРОГ, НО НЕ ХОТЯТ КОНТРОЛИРОВАТЬ ДОПУСТИМЫЙ ВЕС БОЛЬШЕГРУЗОВ .....	13
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.25.08; ТИШЕ ЕДЕШЬ – ДОРОЖЕ БУДЕТ; НОВЫЙ РЕЖИМ ОТДЫХА ВОДИТЕЛЕЙ ПОДНИМЕТ ЦЕНУ ТОВАРОВ НА 5% .....	14
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА, ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ; 2020.25.08; КАРШЕРИНГ У НИХ НЕ ТОЙ СИСТЕМЫ; ПРОГРАММЕ СУБСИДИЙ НЕ ХВАТИЛО РОССИЙСКОЙ ТЕЛЕМАТИКИ .....	15
КОММЕРСАНТЬ; АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ; 2020.25.08; У ПОРТОВИКОВ НАЧАЛАСЬ СТРАДА; ПЕРЕВАЛКА ПШЕНИЦЫ В НОВОРОССИЙСКЕ МОЖЕТ ПОДОРОЖАТЬ .....	16
ВЕДОМОСТИ; 2020.25.08; НАБОР ВЫСОТЫ; КАК АВИАКОМПАНИИ БУДУТ ВОССТАНАВЛИВАТЬ ПОЛЕТНЫЕ ПРОГРАММЫ .....	17
ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2020.25.08; ПОЛИС ЖДЕТ УКАЗАНИЯ: РЕФОРМА ОСАГО ОТКЛАДЫВАЕТСЯ; ЗАКОН ОБ ИНДИВИДУАЛИЗАЦИИ ОСАГО ВСТУПИЛ В СИЛУ, НО ПОЛЬЗОВАТЬСЯ НОВЫМИ ПРАВИЛАМИ СТРАХОВЩИКИ СМОГУТ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ.....	19
EAST RUSSIA; 2020.24.08; «РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА – ВАЖНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ ЯКУТИИ»; МИНИСТР ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА РЕСПУБЛИКИ ВЛАДИМИР СИВЦЕВ – О ГЛАВНЫХ ПРОЕКТАХ И ПРОБЛЕМАХ ОТРАСЛИ.....	21

---

РОССИЯ 24; 2020.24.08; СЕМЬ СТРАН, С КОТОРЫМИ ПЛАНИРОВАЛОСЬ ВОЗОБНОВИТЬ АВИАСООБЩЕНИЕ, ПОКА ОСТАЮТСЯ ЗАКРЫТЫМИ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24» .....	24
КОММЕРСАНТЪ ВОРОНЕЖ; АЛЕКСАНДР ПРЫТКОВ; 2020.25.08; «ФЛАН-М» НАВОДИТ МОСТЫ В ОРЛЕ; ИСТОРИЧЕСКИЙ ОБЪЕКТ ЗА 1,5 МЛРД РУБЛЕЙ МОЖЕТ РЕКОНСТРУИРОВАТЬ СТОЛИЧНАЯ КОМПАНИЯ.....	24
РИА НОВОСТИ; 2020.24.08; МИШУСТИН ПРИЗВАЛ В СЖАТЫЕ СРОКИ ВНЕСТИ ИЗМЕНЕНИЯ В НАЦПРОЕКТЫ .....	26
ИНТЕРФАКС; 2020.24.08; ОПЕРШТАБ СООБЩИЛ, ЧТО РФ ПОКА НЕ РАСШИРЯЛА СПИСОК МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕЙСОВ .....	27
РИА НОВОСТИ; 2020.24.08; В РОСАВИАЦИИ НЕ СТАЛИ КОММЕНТИРОВАТЬ ВОЗОБНОВЛЕНИЕ ПОЛЕТОВ В РЯД СТРАН .....	27
РИАФАН; 2020.24.08; СЧЕТНАЯ ПЛАТА РФ НАШЛА РЯД НАРУШЕНИЙ В ХОДЕ ПРОВЕРКИ БЮДЖЕТА РОСИМУЩЕСТВА.....	28
РБК НОВОСИБИРСК; НИКИТА ГРАЧЕВ; 2020.25.08; В НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ СОЗДАДУТ ДВА ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРА.....	28
РИА НОВОСТИ; 2020.24.08; ПАСЛЕР: ОРЕНБУРЖЬЕ ЗАИНТЕРЕСОВАНО В РАСШИРЕНИИ ЭКСПОРТНОГО ПОТЕНЦИАЛА .....	29
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ТИМОФЕЙ БОРИСОВ; 2020.25.08; БЛИЗКА ВОДА НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ; АМУРСКАЯ ОБЛАСТЬ ЖДЕТ ПИК ПАВОДКА .....	29
ИНТЕРФАКС; 2020.24.08; СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ЧЕРЕЗ ОБЬ В ЯНАО ОБОЙДЕТСЯ В БОЛЕЕ ЧЕМ 80 МЛРД РУБ. – ГУБЕРНАТОР .....	30
ФЕДЕРАЛПРЕСС; 2020.24.08; РЕШЕНИЕ О БАНКРОТСТВЕ «СИБМОСТА» ВСТУПИЛО В СИЛУ .....	31
ТАСС; 2020.24.08; КОМФОРТНАЯ ЖИЗНЬ: КАК ЦИФРОВЫЕ ПЛАТФОРМЫ ИЗМЕНИЛИ СФЕРУ ТРАНСПОРТА И УСЛУГ .....	32
REGNUM; 2020.24.08; В РОССИИ ПРЕДЛОЖИЛИ СОЗДАТЬ ЕДИНЫЙ «ЧЕРНЫЙ СПИСОК» КАРШЕРИНГ-НАРУШИТЕЛЕЙ.....	34
РИА НОВОСТИ; 2020.24.08; МОСКВА ГОТОВА ПРЕДЛОЖИТЬ СВОЮ БИЛЕТНУЮ СИСТЕМУ ВСЕМ РЕГИОНАМ.....	35
РИА НОВОСТИ; 2020.24.08; УЧЕНЫЕ ПРИБЛИЗИЛИСЬ К СОЗДАНИЮ ДЕШЕВЫХ ВОДОРОДНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ.....	35
ИНТЕРФАКС; 2020.24.08; КОНКУРЕНТ ОВК В 2020 Г. ДОПУСКАЕТ ВЫПУСК 1,8 ТЫС. ВАГОНОВ УВЕЛИЧЕННОЙ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТИ.....	36
ПРАЙМ; 2020.24.08; КАБМИН РФ УПРОСТИЛ СУДАМ ИЗ ЕАЭС ДОСТУП К ВОДНЫМ ПУТЯМ РОССИИ .....	36
ИНТЕРФАКС; 2020.24.08; ЯНАО ПОДДЕРЖИТ А/К «ЯМАЛ», ОБЪЕМ ПОДДЕРЖКИ БУДЕТ ЗАВИСЕТЬ ОТ ФИНПОКАЗАТЕЛЕЙ КОМПАНИИ ПО ИТОГАМ 2020Г – ГУБЕРНАТОР .....	37
ИНТЕРФАКС; 2020.24.08; РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОПОРТА НОВОГО УРЕНГОЯ ОТЛОЖАТ НА ОДИН ГОД – ГУБЕРНАТОР .....	37
ИНТЕРФАКС; 2020.24.08; ТУРЕЦКАЯ АНТ УАРИ ПОСТРОИТ АЭРОПОРТОВЫЙ КОМПЛЕКС В МИРНОМ ЗА 9,6 МЛРД РУБЛЕЙ .....	38
ИНТЕРФАКС; 2020.24.08; СУД УДОВЛЕТВОРИЛ ИСК «АЭРОФЛОТА» О ВЗЫСКАНИИ С «ТРАНСАЭРО» 1,9 МЛРД РУБЛЕЙ.....	39
ТАСС; 2020.24.08; «БЕЛАВИА» ПРОДЛИЛА ПРИОСТАНОВКУ ВЫПОЛНЕНИЯ РЕЙСОВ ВО ВСЕ ГОРОДА РОССИИ ДО 14 СЕНТЯБРЯ.....	39
ИНТЕРФАКС; 2020.24.08; S7 С 5 СЕНТЯБРЯ ОТКРЫВАЕТ РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ ИЗ НОВОСИБИРСКА В АНТАЛЮ .....	39

---

## Министерство транспорта РФ

---

ПРАЙМ; 2020.24.08; ОБСУЖДЕНИЕ ДАТЫ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ ПОЛЕТОВ МЕЖДУ ФРАНЦИЕЙ И РОССИЕЙ ВЕДЕТСЯ, СООБЩИЛИ В ПАРИЖЕ .....	40
РИА НОВОСТИ; 2020.24.08; AUSTRIAN AIRLINES МОЖЕТ ВОЗОБНОВИТЬ РЕЙСЫ ИЗ МОСКВЫ В СЕНТЯБРЕ .....	40
РИА НОВОСТИ; 2020.24.08; КИПРСКИЕ АВИАКОМПАНИИ МОГУТ ВОЗОБНОВИТЬ РЕЙСЫ В РОССИЮ С СЕНТЯБРЯ.....	40

## ПУБЛИКАЦИИ

### **ВЕДОМОСТИ; АННА ПОДЛИНОВА; 2020.25.08; НА РЫНКЕ АВИАКЕРОСИНА МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ ОПЕРАТОР ТОВАРНЫХ ПОСТАВОК; ОН ДОЛЖЕН БУДЕТ РЕШИТЬ ПРОБЛЕМУ РОСТА ЦЕН И НЕЦЕЛЕВОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АВИАТОПЛИВА**

Санкт-Петербургская международная товарно-сырьевая биржа (СПБМТСБ) предложит участникам рынка осуществлять торги авиакеросином с участием оператора товарных поставок. Этот проект реализуется биржей совместно с ОАО «РЖД». Это «Ведомостям» рассказал источник, близкий к СПБМТСБ, и подтвердил представитель биржи. По словам источника, знакомого с предложением биржи, инициатива призвана защитить рынок от недобросовестных трейдеров и провоцируемых ими скачков цен.

В июне и августе в ряде регионов цена на авиакеросин, который авиакомпании покупают у нефтетрейдеров, взлетела на 16–60%. Так, в августе в аэропорту «Кольцово» (Екатеринбург) цена в сравнении с июлем выросла на 62,1%, в «Домодедово» – на 33,4%, в «Жуковском» – на 36%, в Иркутске – на 28,1%, в Краснодаре – на 48,4%, в Красноярске – на 48,6% и т. д. Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ; объединяет 27 российских авиакомпаний и авиапредприятий) 11 августа направила обращение министру транспорта РФ Евгению Дитриху с просьбой проверить обоснованность такого роста.

**Обращение АЭВТ поступило в Минтранс, сообщили «Ведомостям» в министерстве. Поставленные в обращении ассоциации вопросы требуют детального анализа и будут обсуждаться на заседаниях рабочей группы, в нее войдут представители федеральных органов власти (в том числе Минэнерго и ФАС), а также АЭВТ и топливных компаний – поставщиков авиакеросина, уточнили в ведомстве.**

12,5 млн т

авиационного керосина было произведено в России в 2019 г. (это на 1,3% меньше, чем в 2018 г.). Крупнейшими производителями авиатоплива были НК «Роснефть» (26,7% от общего объема), «Газпром нефть» (25,4%) и «Лукойл» (22,7%). Спрос на авиатопливо со стороны российских потребителей составил 10,3 млн т, экспорт – 1,6 млн т

Первое межведомственное совещание по данному вопросу прошло в четверг, 20 августа, сообщила «Ведомостям» одна из сторон встречи. В Минэнерго факт совещания подтвердили, но добавили, что пока вопрос остается в работе.

В ФАС на запрос «Ведомостей» не ответили. На данный момент СПБМТСБ озабочена вопросами нецелевого использования авиакеросина, которое приводит к раскачке цен, сообщил «Ведомостям» представитель биржи. СПБМТСБ работает над решением проблемы.

По данным биржи за июль, доля трейдеров-посредников в общем объеме торгов авиакеросином составила около 51%. Авиакеросин не облагается акцизом, поэтому некоторые трейдеры активно закупают его для дальнейшего изготовления суррогатного дизельного топлива, рассказывает сотрудник одного из нефтетрейдеров. Вице-президент Независимого топливного союза Дмитрий Гусев замечает, что зачастую марки ТС и РТ используются для смешения с некачественным топливом и последующей реализации неподакцизного товара. «Приобретение авиакеросина для последующей реализации под видом дизтоплива часто практикуется недобросовестными участниками рынка. А нецелевое использование подстегивает спрос», – поясняет Гусев.

По его словам, только государство теряет на недополученных налогах более 8000 руб. с тонны, а потребитель получает товар, способный привести к поломке его автомобиля.

«Рынок теневого топлива в нашей стране до сих пор существует и оценивается в несколько десятков тысяч тонн в месяц», – подчеркнул он.

Тремя крупнейшими нефтетрейдерами, работающими с авиакеросином, являются «Солид – товарные рынки», «Инвестнефтрейд» и «Уфаойл», на долю которых в общей сложности приходится 31% от общего объема торгов. «Ведомости» направили запросы в «Солид – товарные рынки» и «Уфаойл», но они остались без ответа. С компанией «Инвестнефтрейд» связаться не удалось.

СПБМТСБ подготовила и направила регуляторам запросы для изучения возможности введения соответствующих ограничений. «Так, например, СПБМТСБ планирует в IV квартале 2020 г. внедрить на рынке нефтепродуктов, поставляемых ж/д транспортом, институт оператора товарных поставок. Этот проект реализуется совместно с ОАО «РЖД», – говорит представитель биржи. Функции оператора товарных поставок предполагают проведение, учет и контроль за доставкой проданной продукции. «Работа с участием такого оператора создаст условия повышения прозрачности процесса исполнения биржевых договоров с фиксацией информации о грузополучателях, упростит документооборот, позволит урегулировать в рамках биржевой инфраструктуры вопрос сверхнормативного простоя цистерн за счет клиринговых механизмов», – поясняет представитель биржи. «Ведомости» также направили запрос в РЖД.

Инициатива биржи может позволить уменьшить нецелевое использование авиакеросина, тем самым способствуя стабилизации цен, но не решает вопроса фискальной нагрузки на отрасль, которая является одной из основных причин увеличения цен на нефтепродукты, говорит инвестиционный стратег УК «Арикапитал» Сергей Суверов.

«Если бы в ценообразовании на дизель налоги и акцизы не составляли более 70%, стоимость была бы меньше и у некоторых недобросовестных участников рынка не было бы искушения нецелевого использования керосина», – сказал он. По мнению эксперта, для эффективной стабилизации и удерживания цен необходимы серьезные инициативы в рамках налоговых стимулов производства и реализации качественных нефтепродуктов.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/08/24/837602-rinke-aviakerosina>

### **ПРАЙМ; 2020.25.08; ОБЩЕСТВЕННИКИ ПРЕДЛОЖИЛИ ВВЕСТИ ПРЕДУПРЕЖДАЮЩИЙ ЗНАК ОБ АУДИО– ИЛИ ВИДЕОЗАПИСИ В ТАКСИ**

Общественники предложили сделать обязательным предупреждение клиентов такси, что в салоне ведется аудио– или видеозапись, и утвердить единый предупреждающий знак для его размещения в автомобилях, соответствующее письмо направлено главе **Минтранса Евгению Дитриху**. Авторами инициативы выступили член Общественной палаты РФ Артем Кирьянов и директор Института развития правового общества Дарья Гладыш. Копия документа есть у РИА Новости.

«Совместно с Институтом развития правового общества просим Вас на федеральном уровне рассмотреть следующие предложения: расширить федеральную законодательную базу и дополнить нормативно-правовые, регуляторные и контрольно-надзорные документы по услугам такси требованием об обязательном предупреждении и получении согласия клиентов такси на ведение аудио– и (или) видеозаписи в салоне автомобиля», – говорится в письме.

Авторы инициативы предлагают разработать единый знак предупреждения, что в салоне такси ведется аудио– и (или) видеозапись, и нормы его размещения на машине. «Пользование услугами такси в этом случае будет обозначать согласие пассажира на осуществление технических процедур записи на всем протяжении поездки», – поясняется в письме.

Как полагают авторы, следует предусмотреть меры административной ответственности юридических лиц за нарушение требования вплоть до временного аннулирования разрешительных документов и лицензий.

Общественники пояснили, что с ростом числа такси возникает все больше конфликтных ситуаций, причем не только в контексте дорожной обстановки. Установить виновность при конфликтах в салоне автомобиля помогают технологии: аудио- и видеозаписи, сделанные системами видеонаблюдения. Причем практика аудио-, видеозаписи коммерческих рейсов имеет обширное международное применение, отмечается в письме. «Клиенты такси не находятся в общественном транспорте, приватность обстановки позволяет им свободно вести телефонные разговоры, участвовать в конференц-связи, делиться конфиденциальными сведениями, представляющими, например, деловую или репутационную тайну, чьи-то персональные данные. Таким образом, без закрепления релевантных положений в федеральном законодательстве не соблюдается право граждан на частную жизнь», – полагают авторы инициативы.

<https://1prime.ru/transport/20200825/831948501.html>

### **КОММЕРСАНТЬ FM; СВЕТЛАНА БЕЛОВА; 2020.24.08; РОССИЯ НАЛАЖИВАЕТ КОНТАКТЫ; С КАКИМИ СТРАНАМИ ВЛАСТИ ХОТЯТ ВОЗОБНОВИТЬ АВИАСООБЩЕНИЕ**

Россиян не пустят на Бали до конца года. Власти Индонезии рассматривали вариант открыть въезд на остров с 11 сентября, но 24 августа стало известно, что Бали останется закрытым для всех иностранцев до 2021 года из-за высокой заболеваемости коронавирусом. Тем временем Россия в ближайшие дни может открыть авиасообщение еще с семью странами. По информации источников газеты «Известия», в списке первоочередных – Франция, Венгрия, Мальта, Кипр, Иордания, Египет и Китай. Официального подтверждения пока нет. Следующее заседание оперштаба должно пройти 25 августа. Всего в правительственном перечне насчитывается три десятка стран, сообщают СМИ.

Но пока никаких предпосылок для снятия ограничений нет, убежден **советник руководителя Ростуризма Дмитрий Горин**:

«Основной критерий – это принцип взаимности и оценка эпидемиологической ситуации. Мы знаем, что в списке есть около 30 стран, он сейчас обсуждается авиационными властями, но говорить точно о каких-либо направлениях крайне сложно, тем более две недели назад ряд авиакомпаний отменили рейсы до 24 октября по всем международным направлениям, за исключением Турции и Великобритании. Ситуация, которая сейчас происходит в мире, пока не позволяет точно выяснить, какие страны готовы открываться. Все меняется настолько быстро, что, например, в Европе вводятся дополнительные ограничения, и сейчас уже открыты рейсы в Женеву.

Но они носят больше гуманитарный характер для обеспечения передвижения граждан с видом на жительство, по работе или учебе».

Две европейские страны – Венгрия и Франция – входят в десятку государств с наибольшей летальностью от коронавируса. Кроме того, многие страны Евросоюза решили вернуть некоторые ограничительные меры. Так, в Бельгии жителей обязали в публичных местах носить маски. Нарушителей штрафуют на €250. Минздрав Чехии планирует продлить требование о ношении масок вплоть до марта следующего года, Финляндия, Хорватия, Словения ввели двойной контроль для въезжающих – сначала паспортный, потом медицинский. Но эти ужесточения носят скорее профилактический характер. Сейчас ситуацию с коронавирусом в Европе нельзя назвать катастрофичной, считает кандидат медицинских наук Кирилл Маслиев:

«Прирост новых случаев в Европе составляет 0,57, а смертности – 0,11, что намного ниже, чем, скажем, в Юго-Восточной Азии, где этот показатель превышает ежедневно по приросту 2% и по смертности – более 1%. В принципе эпидемиологическая ситуация как в Европе, так и в России, примерно одинаковая. Разница по количеству регистрируемых

новых случаев разнится буквально на 10-20 человек. Данные страны по количеству именно прироста за сутки стремятся ближе к «зеленой зоне».

Россия с 1 августа возобновила регулярные авиарейсы в Великобританию, Турцию и Танзанию, а с 5 августа было восстановлено авиасообщение со Швейцарией. Однако действует оно только для обладателей вида на жительство и для тех, у кого есть разрешение на длительное обучение или лечение. В начале сентября для россиян станут доступны полеты в страны ближнего зарубежья. По крайней мере, ранее об этом заявляла Ассоциация туроператоров России. С осторожной формулировкой «с высокой долей вероятности» возобновится авиасообщение с Казахстаном, Таджикистаном, Киргизией и Арменией.

<https://www.kommersant.ru/doc/4466457>

### **КОММЕРСАНТЪ; ВАДИМ ВИСЛОГУЗОВ; 2020.25.08; ЦЕНТР ВЫЗВАЛ КРИЗИС НА СЕБЯ; БЮДЖЕТЫ ТЕРРИТОРИЙ ДОФИНАНСИРОВАНЫ ТРАНСФЕРТАМИ**

Коронакризис формально не отразился на общем состоянии местных бюджетов – по данным Минфина, по итогам первой половины 2020 года бюджеты городов, районов и сел в целом по стране исполнены с небольшим профицитом. Однако достичь этого удалось за счет помощи сверху – объем межбюджетных трансфертов вырос сразу на 23% на фоне сокращения собственных налоговых и неналоговых доходов. На региональном уровне ситуация выглядит не лучше – впервые с 2011 года консолидированный бюджет субъектов РФ в первом полугодии исполнен с дефицитом, на этом уровне рост сумм трансфертов центра составил почти 60%.

Доходы третьего уровня бюджетной системы РФ – местных бюджетов по итогам первого полугодия 2019 года составили 2,142 трлн руб., расходы – 2,107 трлн руб., следует из опубликованных вчера данных Минфина. Относительно первой половины 2019 года доходы местных бюджетов приросли на 7%, расходы – на 7,7%.

В итоге профицит первого полугодия лишь немногим отличается от прошлогоднего – 34,9 млрд руб. против 45 млрд. Превышение доходов местных бюджетов над расходами Минфин фиксирует в 50 из 85 российских регионов (более всего – в Свердловской и Московской областях, в Дагестане). Местные дефициты были в 35 субъектах (самые значительные – в Чувашии, в Самарской и Ярославской областях).

В разбивке суммы прироста доходов выглядят уже не столь воодушевляющими. Собственные налоговые и неналоговые поступления местных бюджетов сократились (на 1,9% и 14,5%), сбалансировать их удалось только за счет наращивания межбюджетных трансфертов. Из суммы всех поступлений налоговые и неналоговые доходы составили менее трети – 689,6 млрд руб., или 32,2%, на трансферты с учетом субвенций пришлось 1,453 трлн руб., или 67,8%.

Если же считать трансферты без учета субвенций (поскольку последние выделяются на финансирование переданных на места полномочий и к собственным доходам местных бюджетов не относятся), то их сумма составила за полугодие 540,4 млрд руб., или 43,9% собственных доходов. Такой объем финансовой помощи на 23,3% превышает уровень первой половины 2019 года.

Почти на две трети налоговые сборы местных бюджетов – это поступления налога на доходы физических лиц – 65,8%, или 385,3 млрд руб. Роста НДФЛ из-за стагнации доходов населения практически нет – лишь плюс 0,7% к сопоставимому периоду. С большим отставанием на втором месте среди источников поступлений – налоги на совокупный доход (ЕНВД, сельхозналог, патент) – 15,2%, или 88,9 млрд руб., на третьем – земельный налог – 10,8%, или 63,1 млрд руб. (снижение поступлений фиксируется по всем названным налогам). Что касается расходной части местных бюджетов то здесь, как и прежде, больше половины трат пришлось на образование – 55,3%, или 1,164 трлн руб. из общих 2,107 трлн.

Отметим, что при всех проблемах итоги исполнения бюджетов на местном уровне выглядят все же лучше, чем на региональном. Центр развития НИУ ВШЭ в выпущенном вчера комментарии отметил, что консолидированный бюджет российских регионов в первом полугодии был исполнен с дефицитом впервые с 2011 года, – его размер составил 214 млрд руб. Из-за кризиса налоговые и неналоговые доходы регионов сократились в годовом выражении на 7%, а трансферты центра выросли сразу на 57%. Расходы региональных бюджетов в январе–июне увеличились на 19% (прежде всего за счет роста трат на здравоохранение на 85% в годовом выражении).

<https://www.kommersant.ru/doc/4466606>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; 2020.25.08;»КЛИК» ДЛЯ ЧИНОВНИКА

Новое направление по подготовке цифровых кадров стартует этой осенью в рамках **нацпроекта «Цифровая экономика»**. Акселерационная программа «Клик» соберет 5000 чиновников и представителей крупных коммерческих и некоммерческих компаний. Команды разработают 500 проектов, 50 из которых будут реализованы на практике.

Основная задача программы – научить работать с данными. Сейчас решения очень часто принимаются под давлением общественного мнения, которое не всегда отражает реальную картину, говорит Дмитрий Песков, специальный представитель президента по вопросам цифрового и технологического развития, руководитель Центра компетенций по кадрам для цифровой экономики. Особенно остро эту проблему выявила пандемия. Новая образовательная программа должна подтолкнуть переход к решениям на основе настоящих выверенных данных.

О недостаточности «цифрового» образования государственных и бизнес-управленцев говорят давно. Технологии развиваются быстрыми темпами – госуслуги и документооборот переходят в цифровой формат, происходит глобальная перестройка городской среды, цифровизация всех отраслей промышленности. При этом методы управления во многом остаются архаичными.

В феврале 2019 года для обучения государственных и муниципальных служащих, ответственных за цифровую трансформацию, был создан Центр подготовки руководителей цифровой трансформации на базе РАНХиГС. Только в прошлом году там обучилось почти 13,5 тысячи госслужащих из 85 регионов.

Почти половина из них – руководители населенных пунктов, которым часто не хватает знаний и компетенций. Например, навыков управления проектами, работы с данными или выстраивания бизнес-процессов, рассказывает Ксения Ткачева, директор центра. Курсы позволяют слушателям изучить широкий круг вопросов, связанных с цифровой трансформацией, и понять, куда развиваться дальше.

В 2020 году из-за пандемии программу скорректировали так, чтобы ее можно было проходить дистанционно. В этом формате до конца года центр планирует обучить более 3000 госслужащих.

В центре реализуется и программа, которая готовит «цифровых» управленцев высшего звена. Ее с легкой руки премьера **Михаила Мишустина** называют «цифровым спецназом». По программе еще в 2019 году прошли обучение вице-премьер Виктория Абрамченко, глава минздрава Михаил Мурашко, замглавы минкомсвязи Максим Паршин. Сейчас обучение проходят 50 слушателей.

Программа «Клик», которая стартует в сентябре этого года – еще один шаг на пути повышения цифровой грамотности управленцев. Разработчики программы решили полностью уйти от лекций и посвятить все два месяца проработке конкретных корпоративных или региональных задач участников. Лучшие решения будут реализованы на практике.

Тем временем

Более 60 федеральных министерств и ведомств подготовят «дорожные карты» по внедрению решений на основе искусственного интеллекта (ИИ). Федеральный проект «Искусственный интеллект» сейчас проходит финальную стадию согласования. «Мероприятия по искусственному интеллекту войдут в национальные и федеральные проекты, ведомственные программы цифровой трансформации. Каждому ведомству предстоит разработать «дорожные карты» по внедрению ИИ в деятельность своих ведомств и отраслей. Кроме того, в федеральном проекте «Искусственный интеллект» правительство предусмотрит меры поддержки отечественных технологий и стимулирования внедрения ИИ в компаниях. Среди таких мер – поддержка стартапов на ранних стадиях, финансирование пилотных внедрений отечественных решений», – сообщил зампред правительства Дмитрий Чернышенко на стратегической сессии по искусственному интеллекту (ИИ) для руководителей цифровой трансформации (РЦТ) федеральных органов исполнительной власти. На ней госслужащие прошли обучение возможностям применения технологий ИИ, а до 12 сентября они должны разработать «дорожные карты» по внедрению таких решений в работу ведомств и защитить их в минкомсвязи. Приоритетными отраслями для внедрения решений на основе ИИ станут сельское хозяйство, здравоохранение, промышленность и транспорт.

<https://rg.ru/2020/08/24/programma-klik-nauchit-chinovnikov-rabotat-s-dannymi.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.25.08; «АВРОРА» НЕ ВЫСТРЕЛИЛА; МИНИСТЕРСТВА И РЕГИОНЫ ИЩУТ КОМПРОМИССНЫЙ ВАРИАНТ СОЗДАНИЯ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ АВИАКОМПАНИИ**

**Минтранс**, Минвостокразвития и регионы Дальнего Востока ищут вариант создания регионального авиаперевозчика, который устроил бы все стороны. Компромисс в любом случае будет сопряжен с существенными затратами, считают эксперты.

Подготовить варианты создания такой авиакомпании и представить их в правительство **минтранс** должен до 10 сентября, сообщил глава **минвостокразвития Александр Козлов**. Новая авиакомпания должна обеспечить регулярное авиасообщение между столицами регионов Дальневосточного федерального округа, а также выполнять рейсы внутри регионов. При этом перелеты должны быть доступны по цене.

В минвостокразвития в ответ на запрос «РГ» о том, какие варианты обсуждаются, отметили, что озвучивать какую-либо информацию преждевременно. «Подготовленные предложения не могут быть раскрыты на настоящем этапе», – заявили в **пресс-службе** министерства и рекомендовали уточнить подробности у **минтранса**. **В минтрансе также комментировать ситуацию не стали.**

Создание дальневосточной авиакомпании обсуждается последние несколько лет. В декабре 2019 года **президент России Владимир Путин** поручил внести предложения по этому вопросу. На создание авиакомпании предполагалось выделить 30 млрд рублей. В марте 2020 года «РГ» стало известно, что создавать нового авиаперевозчика решили на базе авиакомпании «Аврора». Это дочернее предприятие «Аэрофлота», который владеет 51% акций «Авроры». Остальной пакет принадлежит Сахалинской области.

В июле 2020 года **минтранс** вышел с предложением продать контрольный пакет акций «Авроры» Сахалинской области, с тем чтобы впоследствии в состав акционеров нового перевозчика вошли другие регионы ДФО. Однако такой вариант не поддержали в Якутии. Если регион станет акционером новой авиакомпании, то действующим региональным авиакомпаниям останутся только убыточные рейсы, отметил глава региона Айсен Николаев. Он выступил за создание альянса авиакомпаний.

Идея разрешить ситуацию за счет создания дальневосточной авиакомпании не нова, говорит **председатель Ассоциации малой авиации Якутии Иван Лукин**. Если создавать новую авиакомпанию на базе «Авроры», регионам придется чем-то входить в ее

капитал. Например, это может быть имущественный взнос. «Но у Якутии кроме Ан-24 нет других самолетов, а ангары, офисы старой советской постройки, которые стоят копейки», – говорит эксперт. Придется вносить деньги. Кроме пары самолетов у Приморского края, другие регионы воздушных судов не имеют, так что им также придется вносить свою долю в уставный капитал деньгами, но маловероятно, что их бюджеты это потянут.

Участие в капитале единой авиакомпании не вполне устраивает регионы, так как для них важно, где именно будет базироваться перевозчик как налогоплательщик, то есть куда пойдут налоги, говорит **глава аналитической службы агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев.**

Значительные средства потребуются также для закупки самолетов. Приобретать, при этом, скорее всего, придется импортные «Боинги». С обслуживанием отечественных «Суперджетов» возникли вопросы, а другие российские самолеты появятся еще только через несколько лет, говорят эксперты. Из-за высоких аэропортовых сборов на Дальнем Востоке авиакомпания в любом случае не сможет предложить доступные билеты без субсидий.

Что касается варианта создания альянса, то он предполагает юридическую независимость отдельных авиакомпаний, каждая из которых обеспечивает перевозку на своем маршруте. Чтобы вступить в альянс, нужно обеспечивать бесперебойные перевозки и иметь положительный финансовый баланс, замечает Лукин. Между тем финансовая ситуация далека от полного благополучия у той же «Авроры», как и у авиакомпании «Якутия». Сейчас к решению застарелой проблемы пытаются подойти несколько сторон, говорит Пантелеев. «Идет процесс обсуждений, но какого-то элегантного решения, которое всех бы устроило, пока еще не было озвучено», – заключает он.

Мнение дальневосточника

**Вадим Заусаев, доктор экономических наук, профессор:**

– Дальний Восток – специфический регион с точки зрения авиaperевозок. Огромные расстояния, не очень большие внутрирегиональные потоки, высокая затратность перелетов, – все эти особенности создают сложности для развития отрасли. Поэтому региональная компания, имеющая (учитывая перечисленные особенности) серьезную государственную поддержку, необходима. Она должна работать на двух типах перевозок: как между региональными административными центрами (например, Хабаровск – Владивосток, Хабаровск – Петропавловск-Камчатский), так и на «маленьких» маршрутах внутри каждого субъекта (скажем, Хабаровск – Николаевск-на-Амуре, Петропавловск-Камчатский – Палана). Это было бы выполнение в первую очередь не коммерческих, а социальных задач – обеспечение связи между городами и поселками ДФО по доступным тарифам. Когда мы говорим об улучшении качества жизни населения Дальнего Востока, мы в том числе имеем в виду возможность за разумные деньги слетать в гости к родственникам, в отпуск, может быть, на лечение в медцентры. Убежден, что должна быть установка на использование самолетов российского производства. Да, к сожалению, они менее экономичны, чем зарубежные, но причины ориентировать региональную компанию на отечественную авиатехнику все-таки есть, и они понятны.

При этом, конечно, рядом с такой централизованной, пользующейся мощной федеральной поддержкой компанией будет трудно сосуществовать старым авиапредприятиям. Содержать их и сегодня нелегко. Якутия, Сахалинская область – самодостаточные, «богатые» субъекты, они могут дотировать свои авиакомпании, остальные же – дотационные, им сложнее.

Подготовила Инесса Доценко, Хабаровск

<https://rg.ru/2020/08/24/reg-dfo/dlia-sozdaniia-dalnevostochnoj-aviakompanii-ishchut-kompromissnyj-variant.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2020.25.08; ДОРОГА СО ВСЕМИ УДОБСТВАМИ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОДОБРИЛО НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ДОРОЖНОМУ СЕРВИСУ

От заправки до заправки на скоростных дорогах и автомагистралях будет не более 50 километров. Это точно позволит автомобилистам больше не беспокоиться о количестве топлива в баке. Подкомиссия по совершенствованию контрольных (надзорных) функций при Правительственной комиссии по проведению административной реформы одобрила постановление правительства, разработанное **минтрансом**. Документ устанавливает новые требования обеспеченности автодорог общего пользования объектами дорожного сервиса, размещаемых в границах полос отвода.

Путешествовать на автомобиле люди у нас любят, что наглядно видно по загруженности трасс, ведущих на юг. Да и доставку грузов автомобильным транспортом никто не отменял. Однако дальние поездки требуют тщательного планирования. Чтобы заранее предусмотреть места отдыха, ночевки и даже заправки, чтобы «не просохнуть» на дороге. Потому что с заправками у нас проблемы.

Напомним, что недавно введенная в эксплуатацию трасса М-11«Нева» до сих пор вызывает нарекания со стороны водителей, которые по ней ездят, именно проблемами с заправками. Нормальных заправок на ней три штуки в одну сторону. Естественно, длинные очереди. Ведь все остальные заправки, установленные по действующим сегодня требованиям на расстоянии 100 км друг от друга, контейнерного типа. А такими заправками могут воспользоваться не все водители. Например, на них нет дизеля.

Или трасса «Таврида». На ней вообще нет заправок. Поэтому перед Крымским мостом на АЗС огромные очереди. Тем, кто хочет с материка доехать до Симферополя, нужно либо заправиться заранее, либо съезжать с трассы в Севастополь, там заправляться и продолжать путь. Понятно, что это новые дороги и они со временем обрстут соответствующей инфраструктурой. Но когда вступит в силу новое постановление правительства, эта инфраструктура будет еще доступнее. А значит дороги, особенно скоростные, станут гораздо комфортнее.

**Председатель Правления Ассоциации юристов России Владимир Груздев** пояснил, что подготовленный проект сокращает вдвое расстояние между заправками на автомагистралях и скоростных автодорогах. А эти автозаправочные станции включают мойку, магазин и даже зарядные колонки для электромобилей. Расстояние между кемпингами и мотелями сокращается до 150 километров. Для сравнения: по действующим сегодня нормам расстояние между этими местами отдыха водителей должно быть не более 250 километров. А это даже при скорости 110 км/ч – два с половиной часа дороги.

– Проект определяет минимальные необходимые для обслуживания автомобилистов требования к обеспеченности автомобильных дорог общего пользования объектами дорожного сервиса, – пояснил Владимир Груздев.

– Например, пункты общественного питания на автомагистралях должны располагаться не менее чем через 100 километров друг от друга. На них должны быть предоставлены возможности для отдыха и приема пищи.

Однако из новых требований ушли площадки отдыха. В случае со скоростными дорогами все понятно. Они там просто не нужны, если заправки будут через каждые 50 км. Но на нескоростных дорогах II и III категории заправки предусмотрены на каждые 100 км. А площадок отдыха, которые по действующим требованиям должны быть через 50 км, в новых требованиях не предусмотрено вовсе.

На таких дорогах средняя скорость значительно ниже, чем действующее ограничение 90 км/ч. А значит, для преодоления этих 100 км потребуется около двух часов. Этого времени вполне достаточно, чтобы устать или захотеть в туалет. А площадок для отдыха нет.

Примечательно, что все остальные требования для дорог II и III категорий не изменились. Пункты общественного питания, а также станции техобслуживания на них должны находиться на расстоянии не более 100 км друг от друга.

Ушли площадки для отдыха и из обеспечения нескоростных дорог IV категории. По действующим требованиям они должны быть на них каждые 75 км. И таких дорог у нас большинство. В эту категорию попадают дороги шириной 6 метров с двумя полосами и расчетной скоростью движения 80 км/ч со среднесуточной интенсивностью от 200 до тысячи автомобилей.

Заправки, пункты общественного питания и станции техобслуживания должны находиться на них на расстоянии не более 150 км друг от друга.

Не изменились требования и к дорогам V категории. Это дороги с очень маленькой интенсивностью – с одной полосой в обе стороны. Здесь между заправками и пунктами питания расстояние не должно превышать 300 км.

В общем, новое постановление правительства сделает более комфортным передвижение по автомагистралям и скоростным дорогам. Главное, чтобы таких дорог было побольше.

Тем временем

АЗС построит бизнес

**Как пояснили «РГ» в минтрансе**, еще в 2009 году было принято постановление правительства о требованиях к обеспеченности автомобильных дорог общего пользования объектами дорожного сервиса. Но с того момента в России значительно выросло количество легковых автомобилей, развивается внутренний туризм. Потому необходимо актуализировать ранее разработанные нормативы. «Современные АЗС способны удовлетворить основные потребности большинства пользователей автодорог, так как предлагают широкий перечень основных услуг. Предлагаемая норма направлена в первую очередь на создание наиболее благоприятных и комфортных условий для поездок и отдыха участников дорожного движения», – отметили в министерстве. При этом строить новые АЗС должны сами владельцы таких объектов, а не владельцы автодорог, **отметили в минтрансе**.

По мнению экспертов, построить АЗС бизнес сможет только при активном участии региональных властей. В России сейчас около 16 тысяч АЗС и около одного миллиона километров дорог с твердым покрытием, получается, что одна заправка в среднем приходится на 62 километра дорог, отмечает **руководитель рабочей группы ОНФ «Защита прав автомобилистов» Петр Шкуматов**. Но распределение АЗС по стране очень неравномерное. Например, на Москву и Московскую область приходится две тысячи заправочных станций, то есть восьмая часть от их общего числа по всей стране. А вот, например, на Урале в целом в восточной части страны от заправки до заправки может быть сотня километров.

Ключевой вопрос, который потребуется решить для увеличения количества АЗС, – земельный. Поставить заправочные станции в полосе отвода земель под строительство дороги нельзя, так как этого участка недостаточно. Потребуется выделять землю, а это процесс не быстрый. Так, обход Лосево – Павловск на трассе «Дон» строили всего два года. Но от принятия решения до окончания строительства прошло восемь лет, из них шесть лет решали земельные вопросы, приводит пример Шкуматов. Стоит предусмотреть точные сроки выделения земельного участка регионами, чтобы процесс не затягивался на годы. К тому же заправочная станция не может быть убыточной. Если она расположена на трассе с малой загрузкой, придется снижать издержки на ее обслуживание. Для этого, например, необходимо обязать региональные власти выделять землю в безвозмездном режиме, говорит он.

Также придется подводить к АЗС инженерные сети., вероятно, на принципах государственно-частного партнерства, считает **заместитель председателя Комитета**

Госдумы по транспорту и строительству Владимир Афонский. Подключиться должны будут и федеральные, и региональные, и муниципальные власти, считает он.

<https://rg.ru/2020/08/24/pravitelstvo-odobrilo-novye-trebovaniia-k-dorozhnomu-servisu.html>

### **КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; ЮЛИЯ ЩЕРБАКОВА; 2020.25.08; ГИБДД ИЛИ РОСТРАНСНАДЗОР: КТО ДОЛЖЕН ОТСЛЕЖИВАТЬ ПЕРЕВЕС НА ФУРАХ; ПОЧЕМУ РЕГИОНЫ ТРАТЯТСЯ НА РЕМОНТ ДОРОГ, НО НЕ ХОТЯТ КОНТРОЛИРОВАТЬ ДОПУСТИМЫЙ ВЕС БОЛЬШЕГРУЗОВ**

По экспертным оценкам, около четверти федеральных дорог эксплуатируется с превышением расчетной интенсивности движения и нагрузки. Кроме того, превышение нагрузки по весовым показателям еще больше ускоряет износ дорожного полотна. Как следствие, дороги требуют слишком частого ремонта.

Традиционно в конце лета и осенью по российским дорогам идут перегруженные арбузовозы, зерновозы. Также в течение всего года движутся лесовозы. А фуры, груженные щебнем, песком и асфальтом и вовсе едут безостановочно. Так кто же должен отслеживать допустимый вес большегрузов: ГИБДД или **Ространснадзор**?

В нашей стране ГИБДД занимается только теми вопросами, которые касаются безопасности на дорогах. Контроль коммерческих перевозок – другая сфера. Перевозка избыточного груза не вредит другим участникам движения до тех пор, пока мощность автомобиля и тормоза справляются с таким веслом. Однако на качестве дорог это отражается критически. Даже на свежееуложенном асфальте еще до конца сезона появляется новая колея, ведь покрытие не рассчитано на чрезмерный вес.

При этом стоит отметить, что еще в 2018 году **Минтранс** утвердил порядок организации пунктов весового и габаритного контроля. Согласно документу, **Ространснадзор** наделяется полномочиями осуществлять всевесовой контроль за фурами. Представители ведомства в праве самостоятельно, без присутствия представителей ДПС, останавливать грузовики в местах весогабаритного контроля для проверки.

Более того владельцы автомобильных дорог и госкомпания «Российские автомобильные дороги» имеют право самостоятельно принимать решения об установке автоматического оборудования для фиксации нарушений правил перевозки тяжеловесных и крупногабаритных грузов. Однако на сегодняшний день и те, и другие своими возможностями пользуются крайне редко.

Так называемые рамки весогабаритного контроля встречаются на дорогах не часто. Региональные власти экономят средства на установку необходимого оборудования, однако тратят огромные суммы на ремонт разбитых дорог. А между тем штрафы за нарушения весогабаритов, согласно Бюджетному кодексу, с 1 января этого года и до 1 января 2024 года зачисляются именно в бюджет региона.

Таким образом регионы могли бы получить внушительные средства, благодаря введению контроля за весом фур. К примеру, превышение допустимой массы транспортного средства или допустимой нагрузки на ось, либо массы транспортного средства или нагрузки на ось, указанных в специальном разрешении, влечет наложение штрафа на индивидуальных предпринимателей в размере 80-100 тысяч рублей, а на юридические лица – 250-400 тысяч рублей.

При этом почему-то никто отладить такой контроль не спешит. Как рассказал **член межотраслевого экспертного совета при Минтрансе России Тарас Коваль** «Российской газете», в Европе все именно так и устроено – полиция обеспечивает безопасность на дорогах, а транспортная инспекция контролирует соблюдение правил перевозки и следит за сохранностью дорог.

<https://www.kp.ru/daily/217173/4275494/>

### **КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.25.08; ТИШЕ ЕДЕШЬ – ДОРОЖЕ БУДЕТ; НОВЫЙ РЕЖИМ ОТДЫХА ВОДИТЕЛЕЙ ПОДНИМЕТ ЦЕНУ ТОВАРОВ НА 5%**

Затраты на второго водителя, сопряженные с обсуждаемыми новыми правилами режима труда и отдыха, по разным оценкам, могут увеличить себестоимость перевозки на 10–40%, подсчитали участники транспортной отрасли, а цена конечной продукции подрастет на 5%. Часть игроков отрасли считает, что новый закон поставит автоперевозчиков в менее выгодное положение относительно железнодорожных, сблизив сроки и стоимость этих типов перевозки. Впрочем, по мнению аналитиков, многое зависит от качества контроля за соблюдением новых норм.

Авто- и железнодорожные перевозчики подсчитывают издержки, которые понесет автотранспорт в случае принятия приказа **Минтранса** о новых требованиях к режиму труда и отдыха (РТО) водителей, проект которого был опубликован в начале августа. Согласно им, водитель в сутки может проводить за рулем не более девяти часов, в неделю – не более 56 часов, в течение двух недель подряд – 90 часов. Также новые правила предписывают перерыв минимум 45 минут спустя 4,5 часа за рулем. Приказ может вступить в силу с 1 января 2021 года. **В Минтрансе “Ъ” сообщили, что документ направлен на гармонизацию российских норм с международными требованиями и «выступает на стороне водителей».**

По расчетам железнодорожного оператора ГК «Евросиб», доставка товаров автотранспортом сильно подорожает относительно железнодорожной по ряду направлений.

Так, сейчас перевозка одной тонны груза автотранспортом на направлении Москва–Новосибирск обходится в 180 тыс. руб. и занимает 4,5 дня, железной дорогой – в 112,5 тыс. руб. и 5,5 дня. После принятия новых правил, подсчитали в ГК «Евросиб», стоимость автоперевозки увеличится до 220 тыс. руб. за тонну, время в пути – до 5,5 суток, а при необходимости перевозки в сжатые сроки, чего требуют товары электронной торговли, – на 40%, до 250 тыс. руб., из-за необходимости задействовать второго водителя. Стоимость конечной продукции может увеличиться на 5–10%. «Гречка, в стоимости которой логистика составляет порядка 6 руб., может подорожать на 2 руб.», – добавляют в ГК «Евросиб». Цифра в 180 тыс. руб. с НДС за тонну – сильно завышена, возражает **директор по закупкам транспортных услуг FM Logistic Эдуард Миронов**, сравнивая ее с ценой доставки из Москвы в Новосибирск 20 тонн груза фурой с изотермическим кузовом. Вместе с тем, отмечает он, ужесточение РТО, хотя повысит уровень безопасности на дороге, принесет и дополнительные затраты для перевозчиков.

Новый закон может очень негативно сказаться на автомобильных грузоперевозчиках, – говорит **управляющий «Биржи грузоперевозок ATLSU» Святослав Вильде**. – Если им придется брать второго водителя, то, по нашим расчетам, расходы вырастут на 10–15%. Но и этого достаточно для того, чтобы «убить» всю прибыль».

Источник “Ъ” на рынке прогнозирует рост конечной стоимости товара в 5%, а рост себестоимости, приходящийся только на необходимость найма второго водителя, – в 20–30%. «Для игроков e-commerce сроки доставки – первостепенный фактор, – говорит **гендиректор IML Елена Шутюк**. – Следовательно, необходимо будет нанимать второго водителя, что приведет к росту себестоимости перевозки».

**В ГК «Евросиб» полагают**, что ужесточение конкуренции будет подталкивать клиентов выбирать альтернативные каналы доставки и «часть объемов может взять на себя железнодорожное сообщение». Но, по мнению Эдуарда Миронова, железные дороги менее привлекательны «из-за дополнительных временных издержек по формированию состава и неготовности инфраструктуры». Святослав Вильде, впрочем, уверен, что новые правила поставят автотранспорт в проигрышное положение относительно ОАО РЖД. «В

среднем автоперевозки считаются менее выгодными на расстоянии более 1 тыс. км. Теперь этот порог станет еще ниже», – говорит он.

По мнению Эдуарда Миронова, ужесточение требований законодательства будет приводить к уходу с рынка мелких и средних игроков, «что в конечном итоге ухудшит конкурентную среду».

Директор по взаимодействию с отраслевыми организациями ГК «Деловые Линии» Александр Лашкевич говорит, что новая редакция приказа приводит его в соответствие с европейскими нормами, а «с учетом уже действующей редакции поправки не окажут значительного влияния на отрасль».

**Эксперт НАПТА Тарас Коваль** отмечает, что одна из проблем, связанных с новым актом, в том, что продолжительность рабочей недели в РФ – 40 часов и профсоюзы резко против изменений. При разрешении каботажа в рамках ЕАЭС, полагает он, российские перевозчики могут оказаться в неконкурентных условиях с белорусами, казахами и армянами. Цена товаров на полке, по мнению господина Ковалья, увеличится не сильно, хотя ставки вырастут – на сколько, зависит от тщательности контроля. Впрочем, полагает он, тотальный контроль за РТО по техническим причинам установить не удастся.

<https://www.kommersant.ru/doc/4466603>

### **КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА, ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ; 2020.25.08; КАРШЕРИНГ У НИХ НЕ ТОЙ СИСТЕМЫ; ПРОГРАММЕ СУБСИДИЙ НЕ ХВАТИЛО РОССИЙСКОЙ ТЕЛЕМАТИКИ**

Как выяснил “Ъ”, одна из антикризисных мер поддержки автопрома и каршеринга – программа «Доступная аренда» на 2,5 млрд руб. – до сих пор не заработала. Проблема в том, что, согласно ее условиям, машины должны быть оборудованы российскими телематическими системами. Но пока ни один производитель такого оборудования не получил подтверждение происхождения. Тем не менее участники рынка надеются, что это произойдет в сентябре.

Программа «Доступная аренда» по льготному операционному лизингу автомобилей, которая анонсировалась еще в апреле в рамках совещания у **Владимира Путина** и была принята в июле, фактически до сих пор не запустилась – сделок по ней нет. В отличие от льготного финансового лизинга, в ней появилось требование по установке на автомобили российского телематического оборудования (в частности, отслеживает геопозицию и состояние систем автомобиля). Именно с подтверждением его происхождения возникли проблемы, говорят собеседники “Ъ”.

Речь идет об оперлизинге, в рамках которого государство субсидирует авансовый платеж – 25% от стоимости машины. Скидка на легковой автомобиль составит до 350 тыс. руб., легкий коммерческий – 500 тыс. руб., остальной транспорт – до 900 тыс. руб. Бюджет программы – 2,5 млрд руб. По данным “Ъ”, в ее рамках можно приобрести машины АвтоВАЗа, УАЗа, КамАЗа, «Урала» и группы ГАЗ, Ford Transit, Renault Arkana, Kaptur, Duster, Logan, Sandero, Volkswagen Polo и Skoda Rapid, а также Hyundai Solaris, Accent, Creta и Kia Rio.

В каршеринге YouDrive говорят, что заинтересованы в приобретении по программе локализованных автомобилей зарубежных производителей, но на них отсутствует отечественное телематическое и навигационное оборудование. Проблема есть и у традиционно российских игроков. В «Соллерсе» Вадима Швецова (УАЗ и Ford Sollers) еще ждут заключение о подтверждении происхождения телематики от основных ее поставщиков – «Итэлмы» и «Сознательных машин», – и рассчитывают, что сделки по программе могут быть запущены в сентябре. Процедура сертификации «просто занимает некоторое время», говорят в «Итэлме», компания уже прошла необходимый аудит ТПП и ожидает получения документов в начале сентября. После этого там готовы поставить на

рынок системы ЭРА-ГЛОНАСС с телематическим профилем, ограничений по объему выпуска нет. Телематику «Итэлмы» также ставит группа ГАЗ.

Отсутствие подтверждений, впрочем, не помешало большинству традиционно российских брендов, в частности УАЗу и АвтоВАЗу, войти в некий перечень техники, которую уже можно реализовывать по программе, говорит собеседник “Ъ” среди лизингодателей. Список основан на том, что поставщики их телематики уже подали заявки на подтверждение локализации, говорит другой источник “Ъ”.

У иностранных же концернов собственная телематика, и те еще не определились, какие по функционалу системы будут устанавливаться, отмечает он. Но оборудование может быть установлено как производителем, так и позже дополнительно, говорят в «Сбербанк Лизинг». Там ожидают, что как минимум три производителя в ближайшие две-три недели получают подтверждения. «ВТБ Лизинг» делает ставку на возможный запуск сделок по льготному оперлизингу в ближайшие дни. На появление оборудования в свободном доступе надеются и в YouDrive: «В таком случае мы бы взяли автомобили тех производителей, которые уже представлены в нашем автопарке».

Дмитрий Бабанский из SBS Consulting называет сам факт появления такого требования правильным с точки зрения поддержки развития рынка телематики, поскольку установка таких устройств позволяет собирать множество различных данных: от диагностики состояния узлов до мониторинга соблюдения ПДД. Сейчас рынок установки таких систем растет динамичными темпами, при этом довольно сильно сегментирован. Наиболее активные участники – страховые компании, предлагающие диверсифицированные тарифы в зависимости от результатов анализа данных, собранных телематическими устройствами.

<https://www.kommersant.ru/doc/4466609>

### **КОММЕРСАНТЪ; АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ; 2020.25.08; У ПОРТОВИКОВ НАЧАЛАСЬ СТРАДА; ПЕРЕВАЛКА ПШЕНИЦЫ В НОВОРОССИЙСКЕ МОЖЕТ ПОДОРОЖАТЬ**

Активизация экспорта зерна из России стимулирует владельцев терминалов в порту Новороссийска пересмотреть условия работы. По данным трейдеров, они могут поднять текущие ставки на перевалку, которые составляют \$15–16 за тонну, на \$2–3. Это приведет к снижению доходности экспортеров, которые уже предупреждают о перенаправлении части объемов в сторону альтернативных каналов.

О том, что глубоководные терминалы в порту Новороссийска могут поднять ставки на перевалку зерна на \$2–3 с текущих \$15–16 за тонну, сообщил в своем обзоре «Совэкон» со ссылкой на трейдеров. Близкий к владельцам терминалов источник “Ъ” и крупный экспортер уточнили, что вопрос «пока обсуждается».

Новороссийск – крупнейший в РФ глубоководный порт для перевалки зерна мощностью около 18 млн тонн в год, пишет «Совэкон». Там работают в том числе Новороссийский комбинат хлебопродуктов (НКХП), Новороссийский зерновой терминал (НЗТ), терминал КСК. В «Деметра-Холдинге», которому принадлежат доля НКХП и НЗТ, от комментариев отказались. Представители совладельца НКХП Объединенной зерновой компании и владельца КСК ГК «Дело» на вопросы “Ъ” не ответили.

Планы по повышению ставок появились у владельцев терминалов на фоне увеличения темпов экспорта зерна.

С начала сезона по 20 августа из РФ было вывезено 6 млн тонн зерна, включая 4,8 млн тонн пшеницы. Директор «Совэкона» Андрей Сизов отмечает, что экспорт зерна ускорился со второй половины августа. «Уже в этом месяце мы увидим показатели, близкие к рекордам, а осенью стоит ждать достижения новых максимумов», – говорит он. По его словам, высоким темпам экспорта способствуют неплохая конъюнктура на мировых рынках, хороший урожай в РФ и проблемы со сбором зерна на Украине и в ЕС.

По данным «Совэкона», российская пшеница с содержанием 12,5% протеина в среднем торгуется по \$199 за тонну. Закупочные цены в портах находятся на уровне 13,3–13,7 тыс. руб. за тонну. Рынок находится под давлением из-за ожидаемого высокого урожая в России. На 20 августа в РФ было собрано 64,9 млн тонн пшеницы. «Совэкон» прогнозирует урожай пшеницы в этом году на уровне 81,2 млн тонн.

Увеличивающиеся прогнозы нового урожая создают иллюзию полной загрузки глубоководных терминалов даже при высоких ставках, но это заблуждение, утверждает один из трейдеров.

По его словам, российская пшеница одна из самых дешевых в Черноморском регионе только на старте уборки, а с октября она может потерять конкурентоспособность при появлении на рынке зерна из других стран.

Рост ставок на перевалку будет «очень плохой» новостью для российского зернового экспорта, предупреждает другой крупный трейдер. Повышение ставок на \$2–3 за тонну может быть чувствительным для трейдеров, подтверждает Андрей Сизов. По его словам, это может превышать маржу экспортеров, в ответ они будут пытаться понизить закупочные цены на зерно на внутреннем рынке, что будет непросто. Источник “Ъ” на рынке говорит, что в действиях владельцев терминалов есть своя логика – «спрос на мощности хороший, и поставки идут активно, потому цены могут и вырасти». Гендиректор ИКАР Дмитрий Рылько напоминает, что в прошлом сезоне стартовый уровень ставок был \$22–23 за тонну, а затем в силу резко изменившихся условий конкуренции терминалам пришлось снижать стоимость услуг, чтобы сохранить клиентов. По словам собеседника “Ъ”, в конце 2019 года ставки снижались до \$10–12 за тонну.

Андрей Сизов ожидает, что активная распродажа зерна в РФ закончится в ближайшие несколько недель, а через несколько месяцев может вновь начаться замедление экспорта.

Не исключено, что на этом фоне ближе к новому году терминалам придется снижать ставки перевалки, отмечает он. Гендиректор агрохолдинга «Степь» (входит в АФК «Система» Владимира Евтушенкова) Андрей Недужко считает, что рыночные предпосылки для повышения ставок перевалки в Новороссийске сейчас отсутствуют, так как объем экспорта зерна на текущую дату через глубоководные порты на 5% ниже уровня аналогичного периода прошлого года. Если же такое решение будет принято, добавляет он, это приведет к перенаправлению части экспортных объемов в сторону рейдовой перевалки.

<https://www.kommersant.ru/doc/4466540>

### **ВЕДОМОСТИ; 2020.25.08; НАБОР ВЫСОТЫ; КАК АВИАКОМПАНИИ БУДУТ ВОССТАНАВЛИВАТЬ ПОЛЕТНЫЕ ПРОГРАММЫ**

Юрий Спекторов, руководитель московского офиса Bain & Company

Авиакомпания ждет беспрецедентно сложный период – объем работы на текущий год растянулся бы в «мирное» время лет на пять. Перевозчики уже вступили в первую фазу возобновления операций и начали частичный перезапуск рейсов. На этом этапе будет задействовано 20–70% «воздушных провозных емкостей», и продлится он не менее 12–18 месяцев, после чего можно говорить о переходе к устойчивому режиму полетов (более 70% емкостей).

Для повышения скорости принятия решений целесообразно создать три управляющих штаба – коммерческий, производственный и штаб по управлению ресурсами и сотрудничеству с госорганами. Координировать их деятельность и перераспределять ресурсы будет проектный офис.

Основная задача коммерческого штаба – определить, куда должна летать авиакомпания, с каким продуктом и по какой цене. Предстоит решить, какие направления открывать в первую очередь, с какой частотой летать, разработать стратегию перезапуска. Здесь же управление парком и маршрутной сетью, доходами, а также сервис на борту.

Прежде всего компания должна смоделировать спрос на направлениях, учитывая возможные ограничения. Многие авиакомпании будут сокращать парк и пересматривать базовую сеть. Например, «Аэрофлот» пока отложил открытие своего регионального хаба в Красноярске. Развитие авиапарка обычно планируется на длинный период, поэтому компания должна предусмотреть, каким будет соотношение между бизнес-классом и экономом, количество узкофюзеляжных и широкофюзеляжных воздушных судов.

Компания должна определиться с ценой своего продукта, решить, как продвигать дополнительные услуги. Маркетинговые расходы важно адаптировать к ситуации на рынке – рассчитать объем маркетингового сопровождения, использовать различные каналы продвижения, настроить структуру агентских вознаграждений. Стоит готовиться к ручному управлению выручкой (более короткий горизонт бронирований, выше доля пассажиров, не явившихся на рейс), оптимизировать систему возвратов. Было бы полезно следить, как меняют свои предложения конкуренты, отправлять персонал опробовать их продукт.

Задача производственного штаба – управление удельными расходами и разработка новой операционной модели.

После карантина авиакомпаниям предстоит многое изменить в операционных стандартах. В частности, обновить протоколы обработки багажа, уборки воздушных судов, кейтеринга и т. д. Из-за новых требований безопасности пересматривается процесс посадки пассажиров на борт. Так, в Delta первыми в салон теперь заходят пассажиры, у которых места в хвосте самолета.

Если персонала больше, чем нужно для периода восстановления полетов, необходимо договориться с сотрудниками и профсоюзами. Возможно, разработать гибкий график, сократить временный персонал и наименее важные подразделения, отправить людей в отпуск без содержания. Главное – сохранить человеческие ресурсы на будущее. Например, Finnair перевела до 80% сотрудников на неполный рабочий день, а British Airways временно приостановила контракты более 30 000 членов экипажей и наземных работников.

В 2020 г. авиакомпании зафиксируют убытки, которые могут составить до трети их годовой выручки. В такой ситуации нужно пересмотреть управление финансами, тщательнее отслеживать закупочную деятельность, взаимодействовать с госструктурами. Вся эта работа ложится на штаб по управлению ресурсами и сотрудничеству с госорганами.

Чтобы защитить себя от банкротства и возможного поглощения, авиакомпании должны предусмотреть несколько сценариев расходования средств. Основная задача – сокращение удельных расходов, гибкое управление платежами. Например, американская Delta пересмотрела капиталоемкие проекты и приостановила инвестиции на сумму \$500 млн. Стоит также изучить варианты с продажей непрофильных бизнесов.

Сотрудникам авиакомпаний придется вести переговоры с контрагентами по ценам и условиям оплаты. В частности, с компаниями, которые занимаются техническим обслуживанием и ремонтом воздушных судов, поставляют топливо, услуги кейтеринга и др. С администрацией аэропортов важно договориться о скидках на аэропортовые сборы и наземные услуги, с лизинговыми компаниями – о новых контрактах с гибкими ставками.

Авиакомпаниям стоит организовать работу в рамках правительственных программ и совместно координировать меры безопасности. Государство и регуляторы пытаются помочь отрасли, выделяя как прямые субсидии, так и госгарантии под кредиты. В ряде случаев они могут смягчить условия по согласованию слотов (время прилета и вылета в аэропорту). Например, в Европе для сохранения слота авиакомпания обязана совершать определенное количество рейсов, в итоге весной некоторые перевозчики отправляли пустые самолеты. Европейский регулятор отменил это правило до конца октября. А аэропорты Таиланда благодаря господдержке отменили сборы для авиакомпаний. От

регулятора также зависит продление срока действий лицензий пилотов, медицинских справок и т. д. В ряде случаев можно добиться отмены акцизов на топливо, сборов за безопасность и аэронавигацию, получить субсидии на оплату стоянки.

<https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2020/08/24/837614-nabor-visoti>

### **ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2020.25.08; ПОЛИС ЖДЕТ УКАЗАНИЯ: РЕФОРМА ОСАГО ОТКЛАДЫВАЕТСЯ; ЗАКОН ОБ ИНДИВИДУАЛИЗАЦИИ ОСАГО ВСТУПИЛ В СИЛУ, НО ПОЛЬЗОВАТЬСЯ НОВЫМИ ПРАВИЛАМИ СТРАХОВЩИКИ СМОГУТ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ**

С 24 августа стоимость полиса ОСАГО должна рассчитываться индивидуально для каждого водителя, с учетом целого ряда новых факторов, в том числе нарушений ПДД. Несмотря на то что поправки в закон об обязательном страховании автогражданской ответственности вступили в силу, страховщики пока не могут работать по новым правилам – не готова нормативная база. Когда водителям назначат индивидуальные тарифы и как изменится цена ОСАГО, разбирались «Известия».

Новые правила предусматривают расширение границ коридора для тарифов ОСАГО по легковым автомобилям физических лиц на 10% вниз и вверх. Это позволит в большей степени дифференцировать тарифы для водителей с разным уровнем риска.

Индивидуальный подход к каждому

Индивидуализация ОСАГО призвана поощрить аккуратных водителей, для которых тариф будет более низким. У нарушителей ПДД тариф будет выше. Напомним, что речь идет о любителях ездить на красный свет, превышать скорость более чем на 60 км/ч, а также о тех, кто выезжает на встречку и пьяным садится за руль.

Кроме того, страховщики при установлении тарифа смогут учитывать иные обстоятельства. Это может быть возраст транспортного средства, его пробег, семейное положение и наличие детей у водителя, установка на автомобиле телематических устройств и другие факторы, влияющие на аварийность.

В этом страховые компании будут опираться на накопленный ими опыт в сфере каско. Например, согласно статистике, женщины, имеющие детей, водят аккуратно. Список такого рода факторов должен быть опубликован на сайте страховой. Причем у каждой компании он будет свой.

«Использование страховщиками всей доступной информации повысит точность разделения водителей с низким и высоким уровнем риска и, соответственно, позволит точнее отражать в цене полиса фактический риск», – рассказали «Известиям» в **пресс-службе ЦБ РФ**. Банк России указал параметры, на которые страховым ни в коем случае нельзя ориентироваться – ввиду их дискриминационного характера. В этот список вошли: национальная, расовая, языковая принадлежность, вероисповедание и должностное положение.

Реформа откладывается

Новый закон уже вступил в силу, однако поправки, позволяющие ГИБДД передавать данные о нарушениях ПДД и административных делах в РСА, не были внесены в постановление правительства 2005 года «Об обмене информацией при осуществлении ОСАГО». Напомним, на данный момент Госавтоинспекция может отправлять в Российский союз автостраховщиков (РСА) информацию исключительно об автомобилях, водительских удостоверениях и авариях.

Кроме того, указание Банка России о расширении тарифного коридора ОСАГО всё еще находится на регистрации в Минюсте. Источник в министерстве сообщил «Известиям», что подзаконный акт будет зарегистрирован на этой неделе. Указание Банка России вступит в силу через 10 дней после официального опубликования. То есть можно предположить, что уже через две недели страховщики начнут назначать индивидуальные тарифы.

«Мы также рассчитываем, что изменения на рынке ОСАГО будут плавными, а страховые компании будут постепенно менять свои бизнес-модели под новую систему тарификации», – сообщили в **пресс-службе ЦБ РФ**.

Игроки страхового рынка в основном отказываются комментировать сложившуюся ситуацию.

«Мы ждем, когда все подзаконные акты будут приняты. Мы не видели, что там в законе написано, поэтому не можем составить свой список критериев расчета стоимости полисов ОСАГО», – сообщил на условиях анонимности представитель крупной страховой компании.

**Системный фактор**

Еще один фактор, влияющий на сроки внедрения поправок, – готовность системы АИС ОСАГО. Недавно запущенная версия системы АИС 2.0 на порядок более производительна и отказоустойчива. Тем не менее после запуска потребовалась донастройка – возникли проблемы с оформлением полисов. Разработчик АИС 2.0 компания «Инфосистемы Джет» на вопрос о готовности системы не ответила и посоветовала обратиться в РСА. В союзе на запрос «Известий» оперативно не ответили.

«Участники рынка и страхователи действительно много раз обращали внимание на проблемы с работоспособностью АИС ОСАГО, начиная с даты ее формального приема в эксплуатацию. Система совершенно новая, разрабатывалась с нуля, возможно, не все особенности функционирования страхового рынка были учтены разработчиками, отсюда и проблемы с работоспособностью. Что касается внедрения нового функционала, то, с одной стороны, здесь не возникнет проблемы переноса данных из предыдущей системы, при котором очень часто возникают перебои в работоспособности, так как таких данных просто не существует. С другой стороны, сами по себе новые процессы будут реализовываться на практике впервые, а это редко обходится без накладок», – поделился своими соображениями **директор по отраслевым решениям ИТ-компании КРОК в страховании Андрей Крупнов**.

**Как изменится цена полиса**

В ЦБ РФ не увидели причин для роста средней стоимости полиса после того, как реформа полноценно заработает. При этом отметили, что цена ОСАГО должна стать более индивидуальной.

«Как показывает опыт первого этапа индивидуализации тарифов ОСАГО, страховые компании заинтересованы в хороших водителях и конкурируют за таких клиентов. Так, в результате расширения тарифного коридора в начале 2019 года на 20% вниз и вверх средняя премия по ОСАГО за 2019 год снизилась на 4,8%», – отметили в **пресс-службе Банка России**.

В РСА тоже не видят причин для удорожания ОСАГО и считают, что средняя цена полиса не изменится. «В новой редакции закона в структуре базовой ставки расширен перечень возможностей для более высокого или более низкого тарифа в зависимости от актуарных оценок страховщика. При этом базовый тариф по-прежнему будет определяться в пределах тарифного коридора, который теперь для автомобилей физлиц будет находиться в диапазоне от 2471 рубля до 5436 рублей», – пояснили в РСА.

**Президент РСА Игорь Юргенс** отмечает такой фактор, как стоимость запчастей.

«В связи с кризисом из-за коронавируса и резким ростом курса валют заметно выросли и цены на запчасти, которые используются при ремонте автомобилей по ОСАГО. Это существенно влияет на убыточность и, соответственно, давит на тариф», – отметил Юргенс.

После того как указание Банка России вступит в силу, изменится и территориальный тариф – примерно для двух третей населенных пунктов России.

Как отметили в РСА, он снизится более чем в 180 регионах России. Больше всего – на 5,2% – в Мурманске и Челябинске (с 2,1 до 1,99). На 5%, с 2 до 1,9, территориальный

коэффициент станет меньше в Москве, Казани, Перми, Сургуте и Тюмени. Еще как минимум в 25 городах территориальный коэффициент снизится более чем на 4%.

Грубые нарушения ПДД вряд ли станут основным фактором, меняющим цену полиса, считает **автоэксперт Игорь Моржаретто**.

«Проблема вот в чем: стоимость полиса зависит от серьезных нарушений – выезд на встречку и прочее. И эти нарушения, зафиксированные сотрудниками ГИБДД. Не камерами. Не очень понятно, как это будет работать, так как сотрудников ГИБДД на улице крайне мало. Идея хорошая, но как будет реализовано – не очень понятно», – отметил Моржаретто.

<https://iz.ru/1052215/anastasiia-pisareva/polis-zhdet-ukazaniia-reforma-osago-otkladyvaetsia>

### **EAST RUSSIA; 2020.24.08; «РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА – ВАЖНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ ЯКУТИИ»; МИНИСТР ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА РЕСПУБЛИКИ ВЛАДИМИР СИВЦЕВ – О ГЛАВНЫХ ПРОЕКТАХ И ПРОБЛЕМАХ ОТРАСЛИ**

Самый важный и громкий транспортный проект Якутии – строительство Ленского моста. Однако республика также готова включиться в альянс дальневосточных авиакомпаний и развивать другие проекты в сфере дорог и транспорта. О них и главных проблемах отрасли рассказал **министр транспорта и дорожного хозяйства республики Владимир Сивцев**.

– В силу специфики и особенностей Якутии транспортная отрасль требует повышенного внимания и особого подхода. Расскажите о самых острых проблемах, с которыми столкнулись за период работы?

– Транспортная отрасль – хозяйство очень большое и разнообразное. Включает в себя разные направления, много людей задействовано. По разным направлениям реализуются всевозможные проекты, направляется большой объем средств, начиная от строительства дорог, аэропортов, железной дороги, реконструкции взлетно-посадочной полосы. Подготовка инвестпроектов, строительство мостов по трассе «Вилуй», реконструкция международного терминала, мост через Лену. В целом, обширная отрасль, которой нужно уделять 24 часа в сутки.

События нынешнего года в первую очередь сказались на резком падении доходов: пандемия в связи с коронавирусной инфекции отразилась на финансово-хозяйственной деятельности предприятий. Упали показатели по пассажироперевозкам в авиационной отрасли. Испытываем проблемы по речному транспорту в части круизных перевозок. Долгое время были ограничения по пассажирским перевозкам. Немало времени ушло на вывоз заболевших с Чаяндинского месторождения. На фоне этого мы выработали определенный регламент, и теперь знаем, как действовать. Флагманы транспортной отрасли – такие, как авиакомпании «Якутия», «АЛРОСА», «Полярные авиалинии», АО «ЛОРП», АО «Железные дороги Якутии» включены в перечень системообразующих предприятий федерального значения.

За этот период мы столкнулись с такими проблемами, как стабилизация, принятие мер по снижению негативных последствий для финансово-хозяйственной деятельности предприятий, вызванной пандемией коронавируса и ограничительными мерами.

– Какую роль Якутия хотела бы исполнить в создании альянса дальневосточных авиакомпаний? Верно ли, что республика становится лидером авиации ДФО?

– Первая командировка главы Якутии Айсена Николаева после снятия ограничений по коронавирусу в Москве и работа федеральных органов власти были посвящены вопросам транспортного комплекса. Это Ленский мост, по которому проведен ряд встреч на высшем уровне. Обсуждены вопросы создания дальневосточной авиакомпании, дорожной отрасли, состоялась встреча с заместителем **председателя правительства РФ Маратом Хуснуллиным**. Мы доложили о реализации национального проекта «Безопасные и

**качественные автомобильные дороги»,** обсудили проект Ленского моста, южный вариант трассировки федеральной автодороги «Виллой». Напомню, она предполагает наибольший охват населения круглогодичной дороги через Ленск, Пеледуй, Витим. На сегодняшний день первый вариант проходит через поселок Таас-Юрях, где население составляет 447 человек.

Поднят вопрос авиации, в том числе эксплуатации имеющихся судов Sukhoi Superjet авиакомпании «Якутия». И, соответственно, в рамках поручения президента страны – участие в создании дальневосточной авиакомпании. Важный момент, это глава государства четко обозначил в поручении, что создание дальневосточной авиакомпании подразумевает эксплуатацию в основном судов отечественного производства. Ну и в рамках этого поручения проведен ряд встреч с **министром транспорта РФ Евгением Дитрихом**, с полпредом Юрием Трутневым, с министром по развитию Дальнего Востока и Арктики Александром Козловым, а также с главой корпорации «Ростех» Сергеем Чемезовым.

Нами предложен вариант альянса с другими дальневосточными авиакомпаниями. Напомню, **Минтранс РФ** совместно с Минвостокразвития подготовлен проект создания модели дальневосточной авиакомпании на базе авиакомпании «Аврора». На сегодняшний день мы превосходим «Аврору» по мощностям, парку воздушных судов. Более того, мы имеем компетенции и лицензии, техническое обслуживание по отечественным воздушным судам, чего нет у «Авроры». И к тому же модель «Авроры» предполагает лишь использование воздушных судов иностранного производства – Airbus A320 (Франция) и KU600 Бомбардия канадского производства.

А ведь президент страны дал четкое поручение поддержать наш отечественный авиапром. Предлагаем все-таки альянс, где мы не входим в капитал авиакомпании как, допустим, Skyteam или Oneworld, но имеем единую тарифную политику, единый центр продаж, делим маршрутную сеть. И, соответственно, предлагаем создание центров технического обслуживания воздушных судов отечественного производства.

В следующем году должны были поступить три новых лайнера Sukhoi Superjet. Но в последнем интервью Мантуров обещал уже в этом году. В целом, наша предложенная модель предполагает порядка десяти Sukhoi Superjet и порядка 15-ти судов Ил-114. Обсуждение идет, работа продолжается. В данный момент проводим переговоры с другими регионами по их включению в альянс.

– Одна из самых важных тем для Якутии – строительство моста через реку Лена. Когда его ждать? Какие возможности и перспективы он принесет для региона?

– Полным ходом ведутся проектно-изыскательные работы, разработка проектно-сметной документации (ПСД) в рамках заключенного концессионного соглашения. ПСД разделена на два этапа: подготовка территории и сам непосредственно мостовой переход. По первому ожидаем получение ПСД уже в конце сентября. На подготовительные работы планируем выйти в четвертом квартале 2020 года, что включает в себя подготовку строительной площадки, намыв островов, причалов, завоз инертных материалов.

Согласно подписанному концессионному соглашению строительство Ленского моста должно начаться в следующем году. В эксплуатацию объект планируется сдать в 2025 году. Однако в настоящее время рассматривается вопрос о завершении работ по строительству моста не в 2025 году, а уже в 2024 году.

Ленский мост должен соединить пространства Восточной Сибири и Дальнего Востока – это более четверти всей территории России. Он свяжет три федеральные и пять региональных автодорог, Амуро-Якутскую железнодорожную магистраль, речной порт и международный аэропорт.

Ленский мост обеспечит круглогодичный доступ к месторождениям республики, а с учетом строительства мостовых переходов на федеральных автодорогах «Виллой», «Колыма», также включенных в «лист ожидания» **КПМИ**, повысит транспортную

доступность для населения региона почти в четыре раза – с 21 до 83%. С повышением транспортной доступности прогнозируется приток более 200 млрд рублей инвестиций в проекты, ежегодная экономия расходов бюджетов на северный завоз составит не менее 4,1 млрд рублей.

По многим параметрам Ленский мост соответствует не просто уровню объекта жизнеобеспечения – социально-экономические эффекты от его строительства и использования должны превзойти инвестиции более чем в 1,6 раза. Реализация глобального проекта влечет за собой дополнительные налоговые поступления во все уровни бюджетов и отчислений во внебюджетные фонды.

Остановлюсь подробнее на встрече с **вице-премьером Хуснуллиным**. Он ранее поручал рассмотреть возможности смещения сроков строительства на более ранние. Мы дали соответствующее предложение. Оно позволит сэкономить определенные средства. Соответствующие технические решения представлены Техническому совету **Росавтодора**. **Хуснуллин** поручил проработать вопрос дополнительного финансирования Минфином РФ.

– Ранее один из участников рынка транспортно-логистических услуг критиковал ваших предшественников, которым не удалось разработать интегральную стратегию Якутского транспортно-логистического узла. Как вы ведете эту работу сейчас, получается ли создать «живую стратегию»?

– Совместно с Центром стратегических исследований мы изучали развитие железной дороги, развитие грузовых терминалов, оптово-распределительных центров. Администрации муниципальных образований должны подключиться.

Многие проекты в рамках стратегии ЯТЛУ, в том числе инициированы при непосредственном участии Агентства. Ранее, когда я работал в министерстве экономики, курировал Агентство по привлечению инвестиций и поддержке экспорта, мы инициировали и прорабатывали много совместных проектов, включая «Грузовой терминал Нижний Бестях», СПГ и Старвей.

В целом хочу отметить, что развитие транспортного комплекса является одним из стратегически важных направлений республики.

– На ваш взгляд какие инвестиционные проекты нужно реализовать в Якутии в сфере транспорта и логистики?

– Безусловно, самый главный проект – это Ленский мост. В листе ожидания комплексного плана магистральной инфраструктуры нам нужно реализовать четыре моста по федеральной автодороге «Виллюй». Дополнительно есть большой проект моста через реку Алдан по трассе Колыма.

Нужно завершить проект строительства Жатайской судоверфи. Это позволит обеспечить замену устаревших судов на наших реках.

Необходимо довести до режима постоянной эксплуатации железнодорожную линию Беркакит – Томмот – Нижний Бестях. И обязательно для наших экспортно-ориентированных предприятий – таких, как резидент ТОР «Южная Якутия» – «Колмар», «ЯкутУголь» – увеличить пропускную способность в южной части железной дороги на отрезке от Нерюнгри до Тынды.

Для увеличения потока въездного туризма должен быть современный функциональный международный терминал аэропорта «Якутск».

Я перечислил проекты грузовых терминалов. В целом, проекты внутри транспортного узла позволяют создать мультимодальный транспортный хаб, позволяющий снизить затраты на перевалку грузов. Можно минимизировать расходы на этапах перевалки грузов.

Если говорить о дорогах, необходимо повысить качество дорог до 85%. Снизить количество ДТП на дорогах, в том числе со смертельным исходом, путем более качественной организации дорожного движения. Это и средства фото- и видеофиксации,

дорожные знаки, ограждения, интеллектуальная транспортная система, разметка и т.д. Чтобы по нашим дорогам было безопасно передвигаться.

– Расскажите о **нацпроекте «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Какие объекты запланированы на этот год? Какие инновации используются при выполнении работ?

– В этом году будет доведено до нормативного состояния 186 км региональных автомобильных дорог и 23,5 км улично-дорожной сети в городской агломерации города Якутска. Порядка 21 км выделено по государственной программе «Комплексное развития сельских территорий».

На сегодняшний день разрабатываем интеллектуально-транспортную систему в Якутске. Кроме того, занимаемся транспортным планированием. Это нам необходимо для расчетов потока, даст возможность участвовать в распределении средств на обновление автобусного парка в рамках **нацпроекта**.

В целом по **нацпроекту** все контракты заключены, финансирование идет достаточно ритмично. Единственный момент, задержка с подрядчиками в Якутске. Есть ряд серьезных проблем, отставания. Надеюсь, ситуация прошлого года не повторится. Что хочется отметить сейчас? Мы переходим на долгосрочные контракты, во-вторых, планируем заключать их по объектам на 2021-2022 годы уже сейчас.

Что касается новых технологий, ставлю это в приоритет в своей работе. Все-таки снизить нормативы себестоимости автомобильных дорог путем применения инновационных решений – дело более чем важное. Провел ряд встреч, изучаю технологии, думаю в скором времени их применим на практике.

– Якутская железная дорога – единственная в России, проинтегрированная с производством сжиженного природного газа. Какие это дает синергетические эффекты?

– «Железные дороги Якутии» рассматривают возможность перевода дизельных двигателей на сжиженный природный газ. Технически это возможно. Они изучают проект и хотят в ближайшее время реализовать и, более того, производить эти двигатели в Алдане.

Использование СПГ взамен существующего топлива могло бы дать существенную экономию по расходу топлива. Эти вопросы очень плотно прорабатываются специалистами ЖДЯ.

Опубликовано в журнале Агентства по привлечению инвестиций и поддержке экспорта Якутии «ИнветЯкутия»

<https://www.eastrussia.ru/material/razvitie-transportnogo-kompleksa-odno-iz-vaznykh-napravleniy-yakutii/>

### **РОССИЯ 24; 2020.24.08; СЕМЬ СТРАН, С КОТОРЫМИ ПЛАНИРОВАЛОСЬ ВОЗОБНОВИТЬ АВИАСООБЩЕНИЕ, ПОКА ОСТАЮТСЯ ЗАКРЫТЫМИ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»**

Новых решений по возобновлению Россией международного авиасообщения пока нет. Об этом заявил в секретариате **вице-премьера** РФ Татьяны Голиковой. Ранее сообщалось, что на этой неделе может быть возобновлено авиасообщение еще с семью странами.

<https://www.vesti.ru/video/2216053>

<https://www.vesti.ru/article/2448362>

### **КОММЕРСАНТЪ ВОРОНЕЖ; АЛЕКСАНДР ПРЫТКОВ; 2020.25.08; «ФЛАН-М» НАВОДИТ МОСТЫ В ОРЛЕ; ИСТОРИЧЕСКИЙ ОБЪЕКТ ЗА 1,5 МЛРД РУБЛЕЙ МОЖЕТ РЕКОНСТРУИРОВАТЬ СТОЛИЧНАЯ КОМПАНИЯ**

Реконструкцией Красного моста с опорами XIX века, соединяющими районы Орла на берегах Оки, за 1,5 млрд руб. планирует заняться московская строительная компания «Флан-М». Она стала единственным участником аукциона, контракт с ней может быть

заключен в сентябре – после проверки мэрии. Власти безуспешно искали подрядчика с декабря 2019 года, объясняя несостоявшиеся торги в том числе нехваткой у участников лицензии на работу с историческими объектами. Во «Флане-М» заявляют как раз о большом опыте в реставрации памятников культуры.

В конце минувшей недели мэрия Орла подвела итоги очередного тендера на право реконструировать являющийся объектом культурного наследия Красный мост. На аукцион с начальной стоимостью 1,49 млрд руб. поступила только одна заявка от столичного АО «Строительная компания Флан-М». Если с ним будет заключен договор, подрядчику предстоит к концу 2022 года перестроить само сооружение, отремонтировать трамвайные пути на нем и подходы к объекту, а также окружающие его набережные.

На вчерашнем заседании комитета по строительству горсовета первый вице-мэр Орла Олег Минкин заявил, что окончательное решение по подрядчику будет принято в начале сентября: заявка «Флан-М» полностью соответствует условиям контракта, и сейчас идет согласование с контрольно-ревизионным отделом мэрии о заключении контракта. По словам господина Минкина, на время реконструкции мост будет полностью закрыт: «Но это будет происходить поэтапно, что связано с технологическими особенностями». Вместо него будут построены пешеходная и коммуникационная временные мостовые конструкции. Трамвайное движение планируют сделать реверсивным по Заводскому району, также возможно создание новых автобусных маршрутов, а троллейбусы будут ходить по Герценскому и Тургеневскому мостам.

По данным Kartoteka.ru, АО «СК Флан-М» зарегистрировано в Москве в марте 2008 года. Основным видом деятельности является строительство жилых и нежилых зданий. Уставный капитал – 10 тыс. руб. По итогам 2019 года выручка компании составила 3,3 млрд руб., чистая прибыль – 147,1 млн руб. Гендиректором и единственным владельцем является Леонид Фатеев. В тех же статусах господин Фатеев выступает в столичном ООО «Регион союз строй», которое также занимается строительством жилых и нежилых зданий.

По собственным данным, «Флан-М» представлен на строительном рынке Москвы и области, а также «в регионах РФ». У компании есть опыт работы с историческими объектами. В портфеле застройщика в числе завершенных значатся реставрация нескольких храмов, включая калужский Свято-Троицкий кафедральный собор XVIII-XIX веков, купеческих и дворянских усадеб, в том числе памятников культуры федерального значения. Сейчас компания занимается реставрацией и консервацией нескольких исторических объектов. Однако мостов в проектах не указано.

В компании „Ъ“ подтвердили наличие опыта на схожих по профилю объектах в качестве генподрядчика и субподрядчика: «Схожими считаем реставрационные работы по объектам культурного наследия, а также работы по строительству, реконструкции и капремонту линейных объектов», – уточнили во «Флане-М». Там также отметили, что выполняли «и более сложные работы в крайне сжатые сроки», например – реставрацию с приспособлением под современное использование памятника федерального значения XVII века «Дворец боярина Троекурова» в 2019 году. Ранее компания не участвовала в орловском тендере, так как не мониторит закупки в регионах, а «в настоящее время вектор развития направлен в том числе в регионы».

Напомним, реконструкция Красного моста была одной из задач в программе, с которой в 2018 году шел на губернаторские выборы нынешний глава региона Андрей Клычков. О том, что стоимость работ может составить 1–1,5 млрд руб., стало известно в марте 2018-го из доклада проектировщика сметы. Реконструкцию планировалось начать еще в конце 2019 года. В декабре максимальная стоимость контракта составила 1,38 млрд руб., однако сначала Федеральная антимонопольная служба (ФАС) по жалобе ульяновского ООО «Новая линия» приостановила торги из-за нарушения законодательства о контрактной системе, а после их возобновления никто не заявился.

В апреле 2020 года реконструкция Красного моста вошла в перечень мероприятий **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Дополнительно на эти работы выделено 287 млн руб. из федерального бюджета и 118 млн руб. из регионального дорожного фонда. Летом цена контракта выросла до 1,49 млрд руб., однако прошедшие в начале августа торги также были признаны несостоявшимися. Мэрия планировала подвести итоги 30 июля, но по жалобе московского ООО «Галактика» ФАС приостановила закупку. Позже на торги заявилось столичное ООО «Стройкапитал», однако документация компании не соответствовала требованиям.

Власти сложности с проектом объясняли тем, что подрядчик должен иметь лицензию на работу с объектами культурного наследия. В основе Красного моста находятся опоры построенного в 1877–1879 годах Мариинского моста. На берегах Оки тогда были возведены две каменные арочные опоры, а посередине – еще одна опора. После революции мост был переименован в Красный. В 1943-м при отступлении из Орла немцы его взорвали. В 1950 году объект был восстановлен: на уцелевшие опоры установили стальную балку, расширившую дорогу до двух полос в обе стороны. В последний раз мост капитально ремонтировали в 1999-м.

Управляющий партнер адвокатского бюро «Бишенов и партнеры» Алим Бишенов считает, что с учетом всех требований – наличие лицензии на работы по реставрации и консервации фундаментов и кладок, металлических и каменных конструкций, а также опыт работ по объектам, стоимость которых не может быть меньше 20% от контракта – претендентов на работы «априори много быть не может». «Организаций, отвечающих таким требованиям, единицы, и если они задействованы на других объектах, то круг еще больше сужается», – пояснил господин Бишенов. В то же время, по мнению эксперта, такие требования «можно назвать, скорее, благом, если говорить не о конкуренции, а о рисках причинения ущерба» памятникам культуры. «Кроме того, любые нарушения будут становиться предметом пристального внимания со стороны общественности», – добавил Алим Бишенов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4466652>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.24.08; МИШУСТИН ПРИЗВАЛ В СЖАТЫЕ СРОКИ ВНЕСТИ ИЗМЕНЕНИЯ В НАЦПРОЕКТЫ**

Изменения в национальные проекты надо внести в сжатые сроки, до 1 сентября необходимо проработать структуру единого плана достижения национальных целей развития до 2030 года и перечень необходимых мероприятий, заявил **премьер-министр России Михаил Мишустин**.

«Сегодня обсудим, как идет подготовка единого плана, а также изменений, которые нужно внести в национальные проекты и государственные программы, чтобы они соответствовали целям, поставленным главой государства. Все это надо сделать в сжатые сроки», – сказал **Мишустин** на совещании с **вице-преьерами**.

Он добавил, что единый план по достижению национальных целей развития в период до 2030 года должен быть наполнен понятными результатами и четкими сроками их достижения, и попросил **вице-премьеров** взять эту работу на личный контроль.

«До первого сентября необходимо проработать структуру единого плана и перечень мероприятий, направленных на достижение национальных целей», – сказал **Мишустин**.

Премьер также дал поручение оперативно создать эффективную систему мониторинга достижения показателей национальных целей на базе аналитического центра при правительстве России.

<https://ria.ru/20200824/natsproekty-1576235185.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.24.08; ОПЕРШТАБ СООБЩИЛ, ЧТО РФ ПОКА НЕ РАСШИРЯЛА СПИСОК МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕЙСОВ**

Новых решений об открытии международного авиасообщения с зарубежными странами пока нет, сообщает федеральный оперативный штаб по предупреждению распространения коронавирусной инфекции.

«В настоящий момент нет новых решений по возобновлению международного авиасообщения с иностранными государствами. Как будут – мы обязательно об этом сообщим», – пояснили журналистам в штабе.

Ранее в понедельник газета «Известия» сообщила, что Россия готовится открыть авиасообщение с еще несколькими странами. По информации издания, в перечень могут войти Франция, Венгрия, Мальта, Кипр, Иордания, Египет и Китай, решение может быть обнародовано вторник, 25 августа.

Как сообщалось, с 1 августа Россия разрешила коммерческие пассажирские рейсы в Лондон, Анкару, Стамбул и Занзибар, с 10 августа – в турецкие курортные города Анталию, Бодрум и Даламан. С 15 августа запущено регулярное авиасообщение со Швейцарией, но попасть в нее могут только обладатели вида на жительство.

Международные перелеты разрешено совершать из Москвы, Санкт-Петербурга, Ростова-на-Дону, Казани, Калининграда и Новосибирска.

<https://www.interfax.ru/russia/722980>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5f4368dd9a79479f36813e1e>

<https://lprime.ru/business/20200824/831947698.html>

<https://emitent.lprime.ru/News/NewsView.aspx?GUID={3467E50C-9DCE-4B1A-ABA3-E34567708908}>

<https://www.vedomosti.ru/society/news/2020/08/24/837520-opershtab-otverg-soobscheniya-o-vozobnovlenii-aviasoobscheniya-s-semyu-stranami>

<https://iz.ru/1051949/2020-08-24/v-opershtabe-zaiavili-ob-otsutstvii-novostei-po-vozobnovleniiu-aviaperevozok>

<https://rg.ru/2020/08/24/vlasti-oprovergli-novye-dannye-o-mezhdunarodnyh-pereletah.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.24.08; В РОСАВИАЦИИ НЕ СТАЛИ КОММЕНТИРОВАТЬ ВОЗОБНОВЛЕНИЕ ПОЛЕТОВ В РЯД СТРАН**

Росавиация не комментирует информацию о планах российских властей возобновить авиасообщение еще с семью странами, сообщила РИА Новости представитель ведомства.

Газета «Известия» в понедельник со ссылкой на источники написала, что российские власти готовят новый список стран, об открытии которых могут объявить на этой неделе. Среди них – Франция, Венгрия, Мальта, Кипр, Иордания, Египет (только Каир) и Китай (только Шанхай). Газета отмечала, что решение ожидалось к концу прошлой недели, но его так и не огласили, и теперь его ожидают по итогам следующего заседания оперативного штаба, которое пройдет 25 августа.

«Не комментируем», – сказала собеседница агентства, отвечая на вопрос о планах властей возобновить полеты в еще семь стран.

<https://ria.ru/20200824/1576222082.html>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/SMI-uznali-o-vozmozhnom-vozobnovlenii-Rossiei-aviasoobscheniya-esche-s-semyu-stranami-2020-08-24/>

<https://regnum.ru/news/3043982.html>

### **РИАФАН; 2020.24.08; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА РФ НАШЛА РЯД НАРУШЕНИЙ В ХОДЕ ПРОВЕРКИ БЮДЖЕТА РОСИМУЩЕСТВА**

Москва, 24 августа. В прошлом году Росимущество показало самый низкий за три года уровень исполнения программы приватизации по продаже пакетов акций. К такому выводу пришла Счетная палата РФ, изучив бюджет.

По мнению специалистов, причиной тому стал низкий спрос и качество проводимых торгов.

«Большинство объявленных торгов признаны несостоявшимися, приватизация части пакетов была приостановлена», – считает аудитор.

Несмотря на это, в 2019 году Росимущество превысило прогноз доходов на 0,7%, то есть на 474 миллиарда рублей. Однако, среди выявленных Счетной палатой нарушений также значится то, что отдельные территориальные органы Росимущества необоснованно зачисляли на лицевые счета администраторов дивиденды, которые поступали от ряда акционерных обществ. При этом права акционера-участника были у Ростеха и **Минтранса**.

Также специалистами был выявлен ряд нарушений при ведении реестра федерального имущества, сообщает РИА Новости.

Напомним, ранее Минфин заявил, что в 2021-2023 годах расходы на содержание Государственной думы РФ и Совета Федерации должны быть значительно сокращены. В 2021 году на Госдуму планируется потратить меньше на 2,9%, что равняется 378 миллионам рублей. Таким образом содержание Госдумы уменьшится до 12,7 миллиарда рублей.

<https://riafan.ru/1304865-schetnaya-plata-rf-nashla-ryad-narushenii-v-khode-proverki-byudzheta-rosimushestva>

### **РБК НОВОСИБИРСК; НИКИТА ГРАЧЕВ; 2020.25.08; В НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ СОЗДАДУТ ДВА ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРА**

Правительство Новосибирской области заключило два соглашения с **Минтрансом России**, ОАО «Российские железные дороги», ПАО «ТрансКонтейнер» и ООО «Новосибирским транспортным терминалом» в рамках реализации федерального проекта «Транспортно-логистические центры» на территории региона, сообщает федеральное министерство.

«Предметом соглашений является создание в регионе двух узловых грузовых мультимодальных транспортно-логистических центров – в районе станций Чик и Клещиха. Оба объекта отвечают ключевым проектным параметрам, заложенным в генеральную схему развития сети ТЛЦ», – **говорится в сообщении Минтранса РФ.**

Формирование в Новосибирской области двух транспортно-логических центра позволит снизить уровень логистических издержек в экономике, повысить эффективность транспортной системы, конкурентоспособность национальных производителей, реализации экспортного и транзитного потенциала страны.

Подписи на соглашениях поставили руководитель федерального проекта «Транспортно-логистические центры», **заместитель министра транспорта Алексей Семенов**, губернатор Новосибирской области Андрей Травников, директор ОАО «РЖД» по корпоративному управлению Андрей Старков, а также инвесторы – первый вице-президент ПАО «ТрансКонтейнер» Виктор Марков и генеральный директор ООО «Новосибирский транспортный терминал» Игорь Низовских.

Как сообщали ранее в консалтинговой компании Knight Frank, за первое полугодие 2020 года в Новосибирске приобрели около 128 тыс. квадратных метров складской недвижимости, что составляет 32% от общего объема сделок в регионах России без учета Московского региона, Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

<https://nsk.rbc.ru/nsk/25/08/2020/5f439bf29a7947bb7c183a14>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.24.08; ПАСЛЕР: ОРЕНБУРЖЬЕ ЗАИНТЕРЕСОВАНО В РАСШИРЕНИИ ЭКСПОРТНОГО ПОТЕНЦИАЛА**

Оренбуржье заинтересовано в наращивании экспортного потенциала, этому способствуют новые проекты региона – мультимодальный транспортно-логистический центр, создание особой экономической зоны промышленно-производственного типа, новый маршрут ж/д контейнерных перевозок «Россия – Китай», сказал губернатор региона Денис Паслер во время встречи с гендиректором АО «Российский экспортный центр» (РЭЦ) Вероникой Никишиной.

«С учетом транспортно-логистического потенциала региона мы заинтересованы в расширении взаимовыгодного торгового сотрудничества с Китаем, Индией и странами Центральной Азии, а также в создании современной инфраструктуры, которая позволит развивать промышленно-производственные отрасли и будет способствовать релокации производств в регион», – отметил Паслер.

Он сообщил, что работа над строительством транспортно-логистического центра уже ведется и уточнил, что правительством Оренбуржья в Минэкономразвития подана заявка на создание в следующем году особой экономической зоны промышленно-производственного типа вблизи Соль-Илецка и Орска.

Во время встречи глава региона представил проект создания мультимодального транспортно-логистического центра со складами низкотемпературного хранения и возможностью сертификации продукции АПК.

Обсуждая перспективы наращивания экспортного потенциала Оренбургской области Паслер сообщил, что по итогам прошлого года область заняла 28 место в рейтинге субъектов РФ по объему экспорта, составляемом Федеральной таможенной службой.

Во время беседы губернатор озвучил идею по привлечению оренбургских экспортеров к участию в совместном проекте РЭЦ и РЖД, осуществляющих апробацию нового маршрута ж/д контейнерных перевозок «Россия – Китай» через Оренбуржье.

«Новый маршрут позволяет снизить транспортные издержки: протяженность нового маршрута составляет 4422 километра, а действующего (через Забайкальск) – 6641. Предлагаю включить в состав поезда шесть 40-футовых контейнеров с продукцией оренбургских экспортеров на станции в Оренбургской области», – сказал он.

Глава региона предложил Никишиной рассмотреть возможность провести в регионе юбилейный, десятый международный форум «Оренбуржье – сердце Евразии» при поддержке РЭЦ.

По его словам, это «позволит еще больше расширить географию участников, поделиться лучшими практиками и помочь товаропроизводителям найти новых партнеров».

«Чтобы наш экспортер получал ощутимую поддержку, она должна быть системной и разносторонней. Синергия от действий властей регионального и федерального уровня, институтов развития и предпринимательского сообщества поможет несырьевому экспорту выйти на принципиально новый уровень», – отметила в ходе встречи Никишина.

<https://ria.ru/20200824/orenburzhe-1576229081.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ТИМОФЕЙ БОРИСОВ; 2020.25.08; БЛИЗКА ВОДА НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ; АМУРСКАЯ ОБЛАСТЬ ЖДЕТ ПИК ПАВОДКА**

Большая вода угрожает четырем субъектам Дальневосточного федерального округа. Виной всему циклоны и связанные с ними обильные осадки. Сложнее всего обстановка в Амурской области. Пик паводка там ожидается через пару дней.

Сотрудники местного главка МЧС говорят, что вода может превысить отметку в 410 см, что критично и может привести к подтоплениям домов и приусадебных участков. Специальные информационные модули на базе тягачей МЧС уже ездят по деревням и предлагают временно покинуть дома. Желающих эвакуироваться, правда, немного. Местные жители все же надеются, что стихия обойдет их стороной.

Помимо информирования и оказания всесторонней помощи населению местные спасатели и аэромобильные группировки продолжают укреплять берега рек и откачивать воду с низменных участков и из подвалов жилых домов.

Ранее в **пресс-службе** МЧС сообщали, что в 4 населенных пунктах Амурской области от воды пострадало 8 жилых домов, 149 приусадебных участков и 9 участков автомобильных дорог.

Помимо этого, наводнения угрожают еще Забайкальскому и Хабаровскому краям, а также Еврейской автономной области. Там, по данным спасателей, остаются подтопленными 28 населенных пунктов, 36 жилых домов, 847 приусадебных участков и 25 участков автомобильных дорог.

Но это еще, так сказать, Биробиджан отделался пока малой кровью. К счастью, в Еврейской автономной области не сбылись самые пессимистические прогнозы. Однако ситуация продолжает оставаться сложной и опасность не миновала.

Прогнозы более чем тревожные. На подходе тайфун, который может перейти с юга через Китай. Согласно информации дальневосточного отделения Росгидромета при смещении паводков с верхнего течения на Средний Амур наблюдаются подъемы уровней воды на 50-100 сантиметров в сутки. В дальнейшем ожидается еще более значительное повышение уровней Амура на территории Еврейской автономной области и Хабаровского края, обусловленное дополнительным паводковым стоком рек Бурея, Сунгари и Уссури.

Поэтому специалисты сразу двух ведомств, МЧС и Росводресурсов, отправились на Дальний Восток для оперативного мониторинга ситуации.

– В связи с прохождением циклона во второй декаде августа сильные осадки – 30-50 миллиметров в сутки – выпали на Среднем Амуре, в бассейнах рек Томь в Амурской области и Бурея в Хабаровском крае. Сформировавшие в результате паводки вызвали интенсивные подъемы уровней воды. Амурским бассейновым водным управлением Росводресурсов проведены обследования готовности к безаварийному прохождению паводков защитных гидротехнических сооружений, – сообщили в **пресс-службе** ведомства.

Для мониторинга ситуации в Хабаровск транспортным Ил-76 МЧС России из Москвы доставлена группировка специалистов по управлению беспилотными летательными комплексами. В состав группировки входит 17 человек. Они обслуживают 7 беспилотников. Каждый дрон может работать на высоте от 150 до 1,5 тысячи метров и фиксировать обстановку на местности в радиусе более 40 километров.

Ранее Хабаровский край также начало заливать. Оказались подтопленными 8 приусадебных участков в одном населенном пункте и один участок автомобильной дороги.

<https://rg.ru/2020/08/24/reg-dfo/pavodki-ugrozhaiut-chetyrem-subektam-dfo.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.24.08; СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ЧЕРЕЗ ОБЬ В ЯНАО ОБОЙДЕТСЯ В БОЛЕЕ ЧЕМ 80 МЛРД РУБ. – ГУБЕРНАТОР**

Стоимость возведения двухъярусного моста через реку Обь в Ямало-Ненецком автономном округе (ЯНАО), который власти региона планируют начать строить предстоящей зимой, превысит 80 млрд рублей, сообщил губернатор региона Дмитрий Артюхов.

«Сейчас смета находится в Главгосэкспертизе. Это будет дорогой мост, его стоимость выше 80 млрд руб. Скорее всего, больше, потому что мы опираемся на расчеты, которым

уже два года давности, происходит определенное удорожание», – сказал глава Ямала журналистам в воскресенье.

По его словам, при этом «сама конструкция концессии позволяет окупать полностью все эти вложения в долгосрочный период».

«За счет этого нет никаких сомнений, что мы начнем этот проект реализовывать», – подчеркнул губернатор.

Артюхов отметил, что мост будет строиться в рамках федеральной концессии, а сам мост планируется построить двухъярусным: нижний ярус – железнодорожное сообщение, верхний – автомобильное. «Мы со своей стороны будем строить, софинансировать автодорожную составляющую, (...) но пока мы ждем начала строительства всей конструкции моста», – пояснил он.

«Мы ставим перед собой задачу, несмотря на сложный год, начать делать реальные работы уже в эту зиму. Мост на Оби – долгожданный, он важен не только для жителей нашего региона, но и для экономики Ямала», – подчеркнул Артюхов.

В апреле 2019 года сообщалось, что начало строительства моста через Обь в ЯНАО задерживается из-за корректировки проекта Северного широтного хода (СШХ, железнодорожная магистраль Обская – Коротчаево).

Ключевой частью проекта должно стать строительство моста через Обь, состоящего из железнодорожной (построит концессионер) и автомобильной (построит ЯНАО) частей. Мост соединит расположенные на разных берегах реки города Салехард и Лабытнанги. Сейчас из одного города в другой зимой можно добраться по ледовой переправе, летом – на парамах, в межсезонье – на вездеходах на воздушной подушке или на вертолетах.

Создание Северного широтного хода пропускной способностью 23,9 млн тонн грузов в год должно сократить протяженность транспортных маршрутов от месторождений в северных районах Западной Сибири до портов Балтийского, Баренцева и Карского морей, а также обеспечить развитие Арктики.

### **ФЕДЕРАЛПРЕСС; 2020.24.08; РЕШЕНИЕ О БАНКРОТСТВЕ «СИБМОСТА» ВСТУПИЛО В СИЛУ**

Седьмой арбитражный апелляционный арбитражный суд оставил без изменения решение первой инстанции о банкротстве крупного застройщика «Сибмост». В отношении компании уже объявили конкурсное производство.

Апелляционная инстанция оставила без изменения решение новосибирского арбитража о введении в отношении крупного новосибирского застройщика «Сибмост» конкурсного производства, а жалобу собственника «Сибмоста» – без удовлетворения, говорится в электронной картотеке дел. Пока мотивировочная и резолютивная части решения томского суда не размещены на интернет-сервисе правоохранительного ведомства. Таким образом решение новосибирского арбитража вступило в силу.

Конкурсное производство в отношении «Сибмоста» объявили в мае 2020 года, когда новосибирский арбитраж признал компанию банкротом. Исковые требования кредиторов – около 7,9 млрд рублей. Ранее суд отказался утверждать мировое соглашение, мотивировав свое решение тем, что оно не отвечает принципам разумности, не гарантирует выплаты долга. Также в соглашении отсутствовали доказательства того, что «Сибмост» может рассчитаться с долгами. На тот момент ответчик имел текущую задолженность по обязательным платежам в 336 млн рублей.

Ранее «ФедералПресс» писал, что **Росавтодор** планирует через суд расторгнуть контракт на строительство Восточного обхода Новосибирска с «Сибмостом» из-за срыва графика работ.

<https://fedpress.ru/news/70/economy/2563632>

### ТАСС; 2020.24.08; КОМФОРТНАЯ ЖИЗНЬ: КАК ЦИФРОВЫЕ ПЛАТФОРМЫ ИЗМЕНИЛИ СФЕРУ ТРАНСПОРТА И УСЛУГ

Необходимость оплачивать счета за ЖКУ или покупать проездные билеты занимает много времени – цифровые платформы упрощают этот процесс

XXI век подарил людям инструменты, которые делают жизнь комфортнее: смартфон в кармане, бортовой компьютер в машине, доступ к быстрому интернету в любой точке города.

В их числе и цифровые платформы. Они позволяют автоматизировать работу, на которую еще не так давно уходил труд многих людей: круглосуточно принимать заказы клиентов, отвечать на часто задаваемые вопросы тысяч интернет-пользователей и даже советовать подходящие товары. Среднестатистический россиянин хотя бы раз пользовался такими услугами в интернете.

За последние годы появилось много цифровых сервисов, которые конкурируют друг с другом за внимание пользователей. Это только стимулирует рост индустрии, ведь лидеры рынка должны постоянно предлагать новые идеи, задавать тренды. Одна из таких компаний, строящих цифровые платформы в России – АО «РАСЧЕТНЫЕ РЕШЕНИЯ». Ее услуги рассчитаны на самую широкую аудиторию: сервисы компании помогают наладить систему безналичной оплаты в сферах общественного транспорта, жилищно-коммунальных услуг и детского питания.

Одна карта для любого транспорта

Пожалуй, самый заметный проект «Расчетных решений» – собственная транспортная платформа, которая позволяет принимать оплату проезда банковскими и транспортными картами. В России у нее нет аналогов. При этом система принимает оплату и через мобильные устройства с функцией бесконтактной передачи данных NFC: достаточно приложить к валидатору смартфон, часы или браслет. Пассажиры сами могут выбрать удобный способ оплаты проезда.

Предусмотрены и бонусы для постоянных пользователей: например, если ездить на общественном транспорте постоянно, не только на транспортную, но и банковскую карту можно записать абонемент или подключить тариф, по которому стоимость поездок со временем будет снижаться. Карту можно пополнить разными способами в онлайн-режиме, поэтому не придется искать платежный терминал и пропускать автобус, стоя в очереди у билетного киоска.

Кроме того, эта система позволяет государственным органам учитывать пассажиропоток с недоступной ранее точностью. Анализ большого объема данных поможет лучше спланировать транспортную сеть города. Властям будут доступны показатели нагрузки на транспорт, эффективность перевозок на маршрутах, их окупаемость. Система учитывает всех льготников, которые пользуются транспортом, и это помогает лучше планировать социальные расходы бюджета.

В то же время транспортные предприятия выигрывают сразу по двум показателям: они лучше контролируют оплату проезда и повышают собираемость выручки, которую теперь нельзя утаить. Точный учет льготников помогает без проволочек получить возмещение от государства. Это открывает прямой путь к повышению качества обслуживания – теперь есть больше денег, которые можно потратить на новую технику и оплату труда работников.

В рамках транспортной платформы «Расчетные решения» разработали идентификатор льготного проездного Social ID, который доступен для пластиковых карт на базе платежной карты «Мир», а на его основе – по поручению губернатора Калининградской области – был разработан сервис «Социальный счет». Это специальный инструмент, который позволяет контролировать адресность выделяемых населению субсидий и материальной помощи. Благодаря ему жители региона получили возможность

использовать свои действующие карты «Мир» для получения социальных выплат и приобретения определенных групп товаров в торгово-сервисных предприятиях области. Все эти наработки были использованы для модернизации общественного транспорта в Тверской области. Проект реализовали в феврале 2020 года при поддержке **Министерства транспорта РФ**. После модернизации в регионе на линии вышли более 470 новых автобусов, сформировалась сеть из нескольких десятков маршрутов, 1000 человек получили работу.

Пассажиры в Твери могут избавиться от лишнего пластика – для этого достаточно привязать проездной билет к любой банковской карте, которая работает в России. Льготники могут ездить по сниженным тарифам, пользуясь картой «Мир».

Для всех пассажиров работает мобильное приложение – через него продаются абонементы. Здесь легко посмотреть историю поездок и пополнений счета, выстроить маршрут и оплатить проезд с помощью QR-кода.

Кроме того, на базе процессинга «Расчетные решения» в Тверской области реализовано еще одно абсолютно новое для страны транспортное решение. Жителям и гостям Твери теперь доступен пересадочный тариф при оплате поездок в общественном транспорте банковской картой, смартфоном, умными часами или другим гаджетом с поддержкой NFC. Оплатив первую поездку, пассажиры могут в течение часа пересаживаться на любые виды наземного общественного транспорта в черте города с существенной скидкой.

\*\*\*

### Школьный обед на заказ

Последний крупный проект «Расчетных решений» – система безналичной оплаты для школьных столовых «Ладощки». В «Ладощках» работают личные кабинеты для всех, кто имеет отношение к школьным обедам: для детей, родителей, школ и комбинатов питания.

Родители могут установить на смартфон мобильное приложение, чтобы пополнить счет и отследить траты. Ученику же выдают смарт-карту Mifare, по которой он может расплачиваться за обеды на территории школы. В других местах эта карта не работает. Но некоторые школы позволяют привязать счет ученика к уже существующему проездному, чтобы ему не приходилось носить с собой разные карты.

Разработчики «Ладощек» стараются следить за потребностями клиентов и добавлять в сервис новый функционал. Например, школы могут интегрировать «Ладощки» в пропускную систему, благодаря чему родители получают уведомления о том, что их ребенок зашел в школу или вышел оттуда.

«Ладощки» призваны упорядочить процесс питания в школах и избавить детей от необходимости носить с собой наличные деньги. Комбинаты питания могут лучше планировать поставки и приготовление еды, а школы – оптимизировать учебный процесс.

Недавно систему «Ладощки» внедрили в школах Удмуртии. Всего к ней должны подключиться 274 школы региона. Уже с 1 сентября школьники будут получать свои обеды, делая заказы онлайн и оплачивая их по картам.

Для начальных классов в «Ладощках» работает специальный сервис «Накрытые столы». Родители могут выбрать обед для ребенка через мобильное приложение. Учитель, получив все заказы, формирует заявку на класс и отправляет в столовую – к обеду детей будут ждать накрытые столы. Столовые получают информацию обо всех заказах, включая льготные категории. Так они смогут лучше планировать закупку продуктов и логистику доставки.

Важное преимущество сервиса «Накрытые столы» – его можно внедрить даже в селах. Он находится в «облаке», а значит, школам не придется тратить на покупку и содержание инфраструктуры.

Система «Ладощки» была отмечена в рамках конкурса «Лучшие цифровые решения» Аналитического центра при Правительстве Российской Федерации и рекомендована для

включения в Банк цифровых решений и практик, целесообразных к тиражированию в регионах.

Что дальше

Сегодня сервисы «Расчетных решений» работают более чем в 60 регионах России. Поскольку транспортный процессинг, БРИС ЖКХ и «Ладошки» – это цифровые платформы, их работу можно легко модифицировать, связывая регионы, добавляя новые функции и удаляя ненужные.

Сегодня транспортные сервисы «Расчетных решений» работают более чем в 100 городах России. Эта база открывает перспективу для внедрения общей транспортной карты, с помощью которой можно оплатить проезд по всей стране.

БРИС ЖКХ в ближайшее время расширит функционал мобильного приложения – жители из других регионов получат возможность платить за коммунальные услуги, даже если они не клиенты сервиса. Сегодня система работает для оплаты услуг, привычных для всех, кто хоть раз получал счет за ЖКУ. Но со временем список расширится за счет интернета, телефонии и других услуг. Через приложение можно будет подать заявку в аварийно-диспетчерскую службу и вызвать специалиста для устранения проблемы.

Кроме того, «Ладошки» не ограничатся оплатой школьных обедов. Родители смогут вносить деньги за посещение кружков и секций, а интеграция со школьной пропускной системой распространится на всю страну. «Ладошки» также привяжут к Единой системе идентификации и аутентификации – ею пользовался любой, кто зарегистрирован на сайте «Госуслуги».

Цифровые платформы – это основа, на которой строится система «умного города». Облачные сервисы не только позволяют платить за услуги массой удобных способов, но и дают информацию, необходимую для развития и совершенствования качества обслуживания.

<https://tass.ru/ekonomika/9275717>

### **REGNUM; 2020.24.08; В РОССИИ ПРЕДЛОЖИЛИ СОЗДАТЬ ЕДИНЫЙ «ЧЕРНЫЙ СПИСОК» КАРШЕРИНГ-НАРУШИТЕЛЕЙ**

Создать единый для всех сервисов каршеринга «черный список» автомобилистов – нарушителей ПДД предлагает вице-президент Национального автомобильного союза **Антон Шапарин**.

Эксперт обратил внимание на «лазейку», заложенную в сервисах каршеринга.

«Что делают такие водители, если их забанили? Удаляют одно приложение, регистрируются в другом, где их еще не вычислили. И эти маргиналы снова на дороге. Значит, необходимо обеспечить обмен данными между сервисами каршеринга и создать единый «черный список» водителей, которые не хотят или не могут адекватно вести себя на дороге», – предложил Шапарин в Facebook.

Он предлагает наделить городские службы полномочиями по ведению такого списка.

«Каршеринг – не продолжение автошколы, не дешевая замена езды с инструктором. Каршеринг – не способ почувствовать себя гонщиком. Это городской сервис. Он должен быть безопасным. А значит, именно городские службы должны администрировать такой «черный список». В Москве это, очевидно, ЦОДД, куда сервисы каршеринга и так передают различные данные», – указал эксперт.

Шапарин также предложил предусмотреть систему апелляции, чтобы через какой-то промежуток времени можно было восстановить доступ к каршерингу.

«В ближайшее время подготовим соответствующие обращения и в адрес мэрии Москвы, и в федеральные Минтранс и ГИБДД. Призываем сервисы каршеринга нашу инициативу поддержать», – призвал он.

История вопроса

Аварии пассажирского автотранспорта – дорожно-транспортные происшествия с участием автобусов. В результате подобных событий только в России ежегодно гибнет по несколько сотен человек. Причинами столь неутешительной статистики называют в том числе устаревший транспорт – на сегодня до 70% пассажирского автотранспорта старше 70 лет, а также некачественные дороги. Особенно опасными остаются аварии с участием автобусов в горной местности.

<https://regnum.ru/news/3044072.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.24.08; МОСКВА ГОТОВА ПРЕДЛОЖИТЬ СВОЮ БИЛЕТНУЮ СИСТЕМУ ВСЕМ РЕГИОНАМ**

Власти Москвы готовы предложить свою билетную систему всем регионам России, сообщил в интервью РИА Новости руководитель транспортного комплекса столицы Максим Ликсутов.

Заммэра отметил, что в России сейчас используется множество различных билетных систем, при том что на территории одного региона иногда даже несколько разных. Все это затрудняет создание и целенаправленное развитие удобного для пассажиров единого сервиса оплаты проезда и сопутствующих услуг.

«Москва готова предложить данное решение регионам, которые сразу получают все наработанные преимущества карты «Тройка». Это мультимодальные поездки и комплексные тарифы, множество способов оплаты и видов билетных носителей, включая смартфоны, личный кабинет пассажира с возможностью управления своими транспортными картами, восстановление карты при утере и многое другое», – сообщил Ликсутов.

<https://ria.ru/20200824/bilety-1576216786.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.24.08; УЧЕНЫЕ ПРИБЛИЗИЛИСЬ К СОЗДАНИЮ ДЕШЕВЫХ ВОДОРОДНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ**

Датские ученые разработали новый дешевый вид катализаторов для водородных двигателей. Это может изменить ситуацию в автомобилестроении. Результаты описаны в статье, опубликованной в журнале Nature Materials.

Пока автомобили с водородным двигателем – большая редкость. Все дело в стоимости катализаторов, для производства которых нужна платина. И если в обычных автомобилях используется около пяти граммов этого дорогого металла, то в экологически чистых водородных двигателях – в десять раз больше.

Химики из Копенгагенского университета разработали катализатор, который не требует такого большого количества платины.

«Для нашего катализатора нужна лишь небольшая часть того количества платины, которое обычно используется в современных водородных топливных элементах для автомобилей, – приводятся в пресс-релизе университета слова руководителя исследования, профессора химии Маттиаса Аренца (Matthias Arenz). – Мы приближаемся к тому же количеству платины, которое требуется для обычного автомобиля. При этом наш новый катализатор намного более стабилен, чем катализаторы, используемые в современных водородных автомобилях».

Авторы отмечают, что новые устойчивые технологии часто сталкиваются с проблемой ограниченной доступности редких материалов, что служит препятствием для их промышленного применения. Возможность снизить зависимость от дефицитных или дорогих материалов меняет правила игры.

«Новый катализатор позволяет организовать производство водородных транспортных средств в гораздо большем масштабе, чем когда-либо в прошлом», – заявляет еще один

автор статьи, профессор Ян Россмейсл (Jan Rossmeisl), руководитель Центра катализа высокоэнтропийных сплавов при кафедре химии Копенгагенского университета.

Новый катализатор позволяя производить больше лошадиных сил на грамм платины. При этом он более прочный. Последнее качество не менее важное, чем стоимость. Чем больше поверхность катализатора, тем эффективнее он работает.

Но для покрытия большой поверхности, требуется много металла, а если слой будет очень тонким и непрочным, активность катализатора снизится. Для решения этой дилеммы в современных катализаторах слой наночастиц платины покрывают сверху углеродом. К сожалению, углерод делает катализаторы нестабильными.

Новый катализатор не содержит углерода. Вместо наночастиц исследователи применили в нем сеть нанопроволок, характеризующихся большой площадью поверхности и высокой прочностью.

«С этим прорывом надежда на то, что водородные автомобили станут обычным явлением, заметно усилилась. Это позволяет сделать их более дешевыми, экологичными и долговечными», – говорит Россмейсл.

На следующем этапе исследователи планируют начать переговоры с представителями автомобильной промышленности, чтобы реализовать новую технологию на практике.

Центр катализа высокоэнтропийных сплавов (СНЕАС), в котором велась разработка, – своего рода центр передового опыта, поддерживаемый Датским национальным исследовательским фондом. В нем разрабатывают новые каталитические материалы для создания экологически чистых химикатов и топлива.

<https://ria.ru/20200824/avtomobili-1576244320.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.24.08; КОНКУРЕНТ ОВК В 2020 Г. ДОПУСКАЕТ ВЫПУСК 1,8 ТЫС. ВАГОНОВ УВЕЛИЧЕННОЙ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТИ**

«Уралвагонзавод» (УВЗ) ориентируется на выпуск в 2020 г. 1,8 тыс. вагонов на тележках с увеличенной грузоподъемностью, сообщил «Интерфаксу» представитель УВЗ.

Он уточнил, что речь идет о 1,72 тыс. полувагонов и 80 хопперах-зерновозах. При этом собеседник агентства заявил: «Учитывая неоднозначное понимание дальнейшего развития событий, связанных с падением рынка вагоностроения, считаем преждевременным прогнозировать долю производства грузовых вагонов в этих сегментах в 2020 г.»

«Уралвагонзавод» выпускает широкий спектр машиностроительной продукции, в том числе – грузовые вагоны и комплектующие для них. Компания на 100% принадлежат государственной корпорации «Ростех».

В сегменте производства полувагонов повышенной грузоподъемности УВЗ является конкурентом ключевого производителя такого подвижного состава – группы «Объединенная вагонная компания» (МОЕХ: UWGN) (ОВК). ОВК, в частности, управляет вагоностроительными и вагоноремонтными производствами в Тихвине (Ленинградская обл.), инжиниринговым центром. Занимается выпуском компонентов для подвижного состава. Имеет широкую сервисную сеть в РФ и СНГ.

### **ПРАЙМ; 2020.24.08; КАБМИН РФ УПРОСТИЛ СУДАМ ИЗ ЕАЭС ДОСТУП К ВОДНЫМ ПУТЯМ РОССИИ**

Правительство РФ приняло постановление о новом механизме доступа судов государственных Евразийского экономического союза (ЕАЭС) к внутренним водным путям России, следует из документа, опубликованного на официальном портале правовой информации.

Теперь такие иностранные суда допускаются на территорию РФ посредством специального уведомления в **Росморречфлот**, без необходимости получения разрешения правительства России.

Поясняется также, что новый механизм упростит и ускорит доступ судов к плаванию по внутренним водным путям страны в шесть раз – с 60 дней до 10. Так, ранее под флагом

иностранного государства по российским водным путям могло курсировать лишь судно, имевшее распоряжение правительства РФ, для получения которого необходимо было обращаться в **Минтранс** за два месяца до предполагаемого прохода судна.

Как отмечается в постановлении, **Росморречфлот** практически полностью отвечает за реализацию механизма доступа судов ЕАЭС на территорию РФ, кроме расследования аварий, несчастных случаев и происшествий. Расследованием чрезвычайных ситуаций занимается Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (**Ространснадзор**).

Постановление правительства РФ выпущено в соответствии с заключенным в Алма-Ате 1 февраля 2019 года соглашением о судоходстве, которое выступает правовой базой для определения порядка плавания судов по внутренним водным путям государств ЕАЭС. Соглашение регламентирует перевозку грузов, пассажиров и их багажа, регулирует транзитный проход судов по внутренним водам государств ЕАЭС и двусторонние перевозки. Исключения составляют перевозки между портами одного государства ЕАЭС судами под флагом другого государства и перевозки в порты третьих стран.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.24.08; ЯНАО ПОДДЕРЖИТ А/К «ЯМАЛ», ОБЪЕМ ПОДДЕРЖКИ БУДЕТ ЗАВИСЕТЬ ОТ ФИНПОКАЗАТЕЛЕЙ КОМПАНИИ ПО ИТОГАМ 2020Г – ГУБЕРНАТОР**

АО «Авиационная транспортная компания «Ямал» не испытывает нехватки оборотных средств, но по итогам года перевозчику может понадобиться помощь региона, и он ее окажет, сообщил губернатор Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) Дмитрий Артюхов журналистам в понедельник в Новом Уренгое.

«Летом интенсивность наконец-то появилась какая-то. Понятно, что первое полугодие мы просто стояли. Это нам позволит выйти по концу года на понимание экономики, убытки будут, год тяжелый, убытки будут у всей отрасли. К сожалению, «Ямал» не исключение, потому что у нее очень много социальных задач, они и раньше-то были непростые, в этом году это все существенно осложнено», – отметил губернатор.

Он уточнил, что прогноза годовых финансовых показателей авиакомпании пока нет, ясность появится к концу года.

Вместе с тем, «Ямал» не испытывает недостатка оборотных средств.

«У них есть хороший кредит сейчас от банков. С помощью этого оборотные средства имеются, ( . . ) самолеты летают, за все расплачиваются – за топливо, зарплата, проблем с расчетами нет. В конце года мы пойдем, на какой финансовый результат они выходят, и руку помощи протянем, потому что для северян авиакомпания – это не роскошь, это необходимость», – добавил Артюхов.

Как сообщалось, по итогам 2019 года авиакомпания сократила чистую прибыль по сравнению с 2018 годом на 2,3%, до 13,185 млн рублей. Выручка снизилась на 0,5% и составила 19,947 млрд рублей.

Также сообщалось, что в текущем году из-за ситуации с коронавирусом число рейсов авиакомпании «Ямал» было сокращено, а загрузка каждого самолета снижена вдвое.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.24.08; РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОПОРТА НОВОГО УРЕНГОЯ ОТЛОЖАТ НА ОДИН ГОД – ГУБЕРНАТОР**

Инвестор, планировавший спонсировать реконструкцию аэропорта в Новом Уренгое (Ямало-Ненецкий автономный округ), обратился к властям региона с просьбой отложить работы на один год, сообщил агентству «Интерфакс-Урал» губернатор ЯНАО Дмитрий Артюхов в воскресенье.

«К сожалению, по уренгойскому аэропорту у нас произошла самая очевидная сдвигка – не только в связи с тем, что со строителями сложности. Объективно, пандемия нанесла самый большой удар по аэропортам, по авиации – все стояли на бетоне, никто не летал, упали абсолютно все поступления, доходы. Наш инвестор (...) попросил годовую

отсрочку. Мы понимаем объективные причины этого, и пошли навстречу. Весь комплекс, который хотели начать в этот год, сдвигается на следующий», – сказал собеседник агентства.

По его словам, на данный момент в регионе получены положительные заключения Главгосэкспертизы на новое здание аэропорта и взлетно-посадочную полосу.

«Думаю, уже в зиму мы начнем реальную работу по строительству терминала», – подчеркнул Артюхов.

Как сообщалось, в январе 2018 года ООО «Уренгойаэроинвест» (входит в холдинг «Аэропорты регионов» группы «Ренова» Виктора Вексельберга) победило в конкурсе на реконструкцию аэропорта Нового Уренгоя в рамках концессии. Объекты аэропорта переданы в аренду инвестору на 30 лет, а затем должны быть возвращены в собственность округа.

Предполагается, что «Уренгойаэроинвест» вложит в реконструкцию 7,223 млрд рублей. В результате первого этапа реконструкции пропускная способность аэропорта вырастет с текущего показателя 150-200 человек в час до 800, аэропорт сможет принимать все типы среднемагистральных пассажирских самолетов.

Соглашение предусматривает второй этап реконструкции, который будет реализован, если пассажиропоток достигнет показателя 1,45 млн человек в год. На этом этапе предполагается создание международного терминала, увеличение пропускной способности до 1,2 тыс. человек в час, а также удлинение взлетно-посадочной полосы до 3 км.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.24.08; ТУРЕЦКАЯ ANT YAPİ ПОСТРОИТ АЭРОПОРТОВЫЙ КОМПЛЕКС В МИРНОМ ЗА 9,6 МЛРД РУБЛЕЙ**

ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» (структура **Росавиации**) признало структуру турецкого строительного холдинга Ant Yapı – АО «АНТ Япы Санайи Ве Тиджарет Аноним Ширкети» – победителем тендера на строительство аэропортового комплекса «Мирный» в Якутии, следует из материалов сайта госзакупок.

Ant Yapı предложила выполнить контракт за 9,62 млрд рублей при стартовой его цене 9,76 млрд рублей.

Согласно закупочной документации, подрядчику предстоит построить искусственную взлетно-посадочную полосу, перрон, рулежные дорожки, радиотехническое и метеорологическое оборудование, водосточно-дренажную систему и другие объекты.

Срок выполнения работ – до 20 декабря 2023 года.

Помимо турецкого холдинга на строительство аэрокомплекса претендовало также ОАО «Хотьковский автострой». Его заявка признана несоответствующей требованиям конкурса, так как компания не подтвердила выполнение в последние три года работ на особо опасных, технически сложных или уникальных объектах капитального строительства.

Как сообщалось, 11 августа турецкая Ant Yapı заключила контракт с АО «Аэропорт Толмачево» (МОЕХ: ATLM) на выполнение первого этапа реконструкции аэровокзала со строительством нового терминала за 13,67 млрд рублей.

В апреле ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» также объявляло конкурс на строительство аэрокомплекса в аэропорту Мирного с начальной ценой 9,66 млрд рублей. Он был признан несостоявшимся, так как не было принято ни одной заявки.

Однако турецкая АО «АНТ Япы Санайи Ве Тиджарет Аноним Ширкети» направило жалобу в ФАС России о признании незаконным решения комиссии объявить конкурс несостоявшимся.

Жалоба была признана обоснованной, и, согласно предписанию ФАС, прием заявок был продлен.

Новый аэропорт расположится в 3 км от действующего. Предусматривается строительство искусственной взлетно-посадочной полосы длиной 2,86 тыс. м, перрона на 18 мест стоянок воздушных судов разных классов, системы рулежных дорожек, аэровокзального комплекса пропускной способностью 300 пассажиров в час, топливозаправочного комплекса мощностью 1,5 тыс. тонн хранения авиационного ГСМ, грузового терминала, аварийно-спасательной станции и других объектов служебно-технической территории аэропорта.

Действующий аэропорт Мирного расположен в 4 км от города, является базовым для АО «Авиакомпания «АЛРОСА» (МОЕХ: ALRS), принимает самолеты семейств Ил, Ан, Як, Ту, Airbus, Boeing, Sukhoi Superjet 100, Bombardier, вертолеты всех типов.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.24.08; СУД УДОВЛЕТВОРИЛ ИСК «АЭРОФЛОТА» О ВЗЫСКАНИИ С «ТРАНСАЭРО» 1,9 МЛРД РУБЛЕЙ**

Арбитражный суд Москвы 21 августа удовлетворил иск «Аэрофлота» о взыскании с обанкротившейся авиакомпании «Трансаэро» (МОЕХ: TAER) почти 1,9 млрд рублей.

Другие данные пока не опубликованы.

Иск поступил в Арбитражный суд Москвы 20 апреля.

В конце 2015 г. «Трансаэро» из-за долгов перед контрагентами остановила операционную деятельность. Пассажиров компании пришлось перевозить подконтрольному государству «Аэрофлоту» (МОЕХ: AFLT), который впоследствии оценил убытки от этого в 17 млрд руб. Также «Аэрофлот» выдал «Трансаэро» несколько займов. За последние несколько лет «Аэрофлот» и его структуры подали несколько крупных исков к своему бывшему конкуренту.

### **ТАСС; 2020.24.08; «БЕЛАВИА» ПРОДЛИЛА ПРИОСТАНОВКУ ВЫПОЛНЕНИЯ РЕЙСОВ ВО ВСЕ ГОРОДА РОССИИ ДО 14 СЕНТЯБРЯ**

Белорусская авиакомпания «Белавиа» продлила приостановку выполнения рейсов во все города России до 14 сентября. Об этом сообщило в понедельник агентство БелТА.

«Полеты во все пункты России приостановлены до 14 сентября (в Воронеж, Казань, Нижний Новгород – до 24 октября) в связи с отсутствием разрешения со стороны Российской Федерации», – сказано в сообщении.

«Белавиа» 31 марта приостановила полеты в РФ до 30 апреля из-за пандемии. Сроки продлевались, в последний раз решение действовало в отношении всех аэропортов РФ по 14 августа, а в Краснодар и Сочи – по 15 августа. 27 июля Минтранс Белоруссии направил в Росавиацию письмо с предложением о взаимном возобновлении полетов. Россия с 1 августа восстанавливает международное авиасообщение, которое было закрыто с марта из-за пандемии. Сейчас разрешены полеты в Великобританию, Танзанию, Турцию и Швейцарию.

<https://tass.ru/ekonomika/9276561>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.24.08; S7 С 5 СЕНТЯБРЯ ОТКРЫВАЕТ РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ ИЗ НОВОСИБИРСКА В АНТАЛЬЮ**

S7 Airlines с 5 сентября открывает прямые регулярные рейсы из Новосибирска в турецкую Анталию, сообщила компания.

Полеты будут выполняться до четырех раз в неделю на среднемагистральных Airbus A320neo.

Сейчас S7 летает в Анталию и еще один турецкий курортный город Даламан только из Москвы, уточнили «Интерфаксу» в пресс-службе компании.

### **ПРАЙМ; 2020.24.08; ОБСУЖДЕНИЕ ДАТЫ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ ПОЛЕТОВ МЕЖДУ ФРАНЦИЕЙ И РОССИЕЙ ВЕДЕТСЯ, СООБЩИЛИ В ПАРИЖЕ**

Обсуждение даты возобновления авиасообщения между Францией и Россией ведется, заявил РИА Новости представитель французского министерства иностранных дел.

«Обсуждения на эту тему ведутся», – сказал он, отвечая на вопрос, определена ли уже дата возобновления полетов между Францией и Россией. Однако никаких подробностей представитель ведомства не привел.

Ранее газета «Известия» со ссылкой на источники сообщила, что российские власти готовят новый список стран, об открытии которых могут объявить на этой неделе. По данным газеты, среди них – Франция, Венгрия, Мальта, Кипр, Иордания, Египет (только Каир) и Китай (только Шанхай). Как сообщили журналистам в секретариате **вице-премьера** РФ Татьяны Голиковой, новых решений по возобновлению международного авиасообщения пока нет. **Росавиация** не комментирует информацию о планах возобновления рейсов еще с семью странами.

<https://1prime.ru/transport/20200824/831948399.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.24.08; AUSTRIAN AIRLINES МОЖЕТ ВОЗОБНОВИТЬ РЕЙСЫ ИЗ МОСКВЫ В СЕНТЯБРЕ**

Австрийская Austrian Airlines планирует 2 сентября возобновить рейсы из Москвы, однако не исключено и продление приостановки авиасообщения, сообщил в понедельник РИА Новости официальный представитель авиакомпании.

«В данный момент мы планируем возобновление рейсов из Москвы на 2 сентября. Но, к сожалению, не исключено продление приостановки рейсов. Это зависит от скорейшего ослабления российских ограничений на въезд», – сообщил собеседник агентства.

С 1 августа Австрия отменила запрет на пассажирские авиарейсы из России, но ввела ограничения на въезд. В России пока не объявляли о возобновлении авиасообщения с Австрией, приостановленного 17 марта.

<https://ria.ru/20200824/aviasoobschenie-1576249942.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.24.08; КИПРСКИЕ АВИАКОМПАНИИ МОГУТ ВОЗОБНОВИТЬ РЕЙСЫ В РОССИЮ С СЕНТЯБРЯ**

Кипрские авиакомпании ставят в свои планы рейсы в Россию и из России, но точно все станет известно через неделю, сообщил РИА Новости официальный представитель компании Hermes Airport, которая управляет международными аэропортами Ларнаки и Пафоса.

«Сейчас авиакомпании ставят в расписание рейсы в/из России с сентября. Но это должно быть подтверждено. Все меняется очень быстро из-за ситуации с коронавирусом. И авиакомпании меняют планы. Через неделю станет понятно, как идут дела», – сказал представитель компании.

Поток туристов из России был один из самых больших на Кипре, расходы российских туристов были одними из самых высоких.

Сейчас Россия находится в списке стран третьей категории по эпидемической ситуации с коронавирусом. Граждане из этой категории стран могут пройти диагностический тест на COVID-19 по прибытии на Кипр или привезти с собой отрицательный результат теста, сделанного не позднее, чем за 72 часа до вылета. Но эти люди должны оставаться в изоляции в течение 14 дней. В случае улучшения эпидемиологической ситуации Россия может быть переведена в первую или вторую категорию стран.

В понедельник появились публикации, что вскоре может быть снят запрет на полеты из России в ряд стран, и что Кипр будет включен в программу полетов авиакомпаний.

## Министерство транспорта РФ

---

Кипрские СМИ сообщили, что с начала сентября возможно возобновление полетов из Ларнаки в Москву, Краснодар, Минеральные Воды, Екатеринбург.  
<https://ria.ru/20200824/aviasoobschenie-1576255205.html>

[Вернуться в оглавление](#)